3,80 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 1
Januar 2006
55. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,40 €
Schweiz 7,50 sFr
Benelux 4,40 €
Frankreich 4,40 €
Italien 5,- €
Dänemark 42,- dkr



B13411

TESTS

- Märklins Central Station
- Rocos 03.10 in Blau
- Fleischmanns 76
- Brawas G 4/5 der RhB
- Fleischmanns N-Hercules

Schmalspur in 1:43

Weilroder Keller-Kleinbahn

Flott mit 1 km/h

Schnellumbauzug SUZ 500

Intensivkurs

Über Berg und Tal



Vorbild und Modell

- Von Haus zu Haus
- Der pa-Behälterverkehr



DR-Umleiterzüge

Dampf auf Umwegen

Werkstatt

- Wasser für Sonnenborn
- Rettung für Lokschuppen

Winter juchhe, Winter oje!

RODEL-BAHN

Eis und Schnee auf allen Wegen

Inhalt

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM

Hauptsache 750 96

Auf Rügen, in der Prignitz und in Sachsen holte sich Dierk Hemminghaus Ideen für seine 0-/0e-Heimanlage.



16 Klirrende Kälte, Schnee in Massen

Die Zeiten unterschiedlich, die Orte in Europa verteilt, die Probleme aber gleich: Die Eisenbahn und harte Winter.



26 Schnell und Theurer

Wie ein Gleisumbauzug von Plasser und Theurer arbeitet, hat sich der MEB-Reporter genau angesehen.





66 Stangels Wasserkopf

Den Bahnhof Sonnenborn vervollkommnet Georg Kerber mit dem Stangel-Bausatz des Wasserturms.



Titel: 482 und Wagen: Roco, Oberleitung: Sommerfeldt, Bäume: Noch, Figuren: Preiser.
Szene und Foto: J. Chocholaty

Märklin Hauptbahnhof 78

Neue Dimension: „Central Station" von Märklin für Digitalbahnen mit Motorola-Format im großen Test.



BAHNWELT AKTUELL

BAHNWELT

„rail#tec 2005“ in Dortmund

● In den Westfalenhallen Dortmund fand vom 7. bis 9. November 2005 der fünfte internationale Bahngipfel, „rail#tec 2005“, statt. Oliver Wittke, Minister für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, begrüßte anlässlich der Eröffnung unter anderen Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe, den Schweizer Verkehrsminister, Bundesrat Moritz Leuenberger, sowie Vize-Verkehrsminister Vojtech Kocurek aus der Tschechischen Republik, letztere beide in Vertretung der Partnerländer Schweiz und Tschechien. Ebenfalls anwesend waren die Bahnchefs Hartmut Mehdorn, DB AG, Bendedikt Weibel, SBB und Josef Bazala, ČD. Rund 14000 Besucher informierten sich über neueste Bahntechnik, präsentiert von 410 Unternehmen aus 14 Nationen. An 13 hochkarätig besetzten Podiumsgesprächen des begleitenden verkehrspolitischen Kongresses wurde über Verkehrspolitik und Mobilität diskutiert. Wie in den Vorjahren zählte die Deutsche Bahn AG mit ihren Tochtergesellschaften zu den größten Ausstellern. Die DB Station&Service AG präsentierte ihre Bahnhofsentwicklungskonzeption 2004: Die rund 5400 Bahnhöfe und Stationen Deutschlands sind durch die noch junge Bahnhofsagentur bewertet und das Resultat pro Bundesland in je einem Konzept-Katalog aufgelistet worden. Ziel ist es, innerhalb der kommenden zehn Jahre flächendeckend die Bahnhöfe entsprechend ihrer Bedeutung aufzuwerten. Dazu gehören Um- und Neubauten, Bus- und Taxi-Stände. Faszinierend war der Blick auf den Bildschirm des RUT-K-Computers (Rechnerunterstütztes Trassenmanagement – Konstruktion), wo die hochkomplexe Aufgabe zur Erstellung eines stabilen Fahrplans in Echtzeit demonstriert wurde und, was es heißt, Zusatztrassen in ein ohnehin schon stark ausgelastetes System einzubauen. Der Computer errechnet dabei automatisch mögliche Zeitfenster und Konfliktsituationen und ermittelt Zuggeschwindigkeit sowie allfällige Aufenthalte an Überholstellen. Oliver Wittke würdigte mit seinem Besuch am Stand der Projekt Ruhr GmbH das intermodale Informations- und Steuerungssystem Ruhrpilot, das zur Fußball-WM 2006 im Kernbereich des Ruhrgebiets für die optimale Verbindung zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr sorgen soll. Die Schweiz als Partnerland war einerseits durch des Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SWISSRAIL Industry Assoziation vertreten. Im auffällig weißen Bergspitz-Zelt des BAV gab es vor allem Informationen über das derzeit größte Tunnelprojekt der Welt, die „Neue Eisenbahn Alpentransversale“ (NEAT) sowie die Anstrengungen der Schweiz, den alpenquerenden Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Verlagerung gelinge allerdings nur, wenn alle in Europa mitziehen und die Kostenwahrheit im Verkehr europaweit durchgesetzt würde, monierte Bundesrat Leuenberger in seiner Rede anlässlich eines Empfangs durch den Schweizer Botschafter. In einem Interview mit der „rail#tec“ äußerte sich Leuenberger weiter, dass der Verlagerungsprozess bisher wie geplant verlaufe. 2004 seien noch 1,25 Millionen Lkw durch die Schweiz gefahren, wobei die Schiene etwas zugelegt habe. Zwei Drittel der Güter würden mit der Bahn durch die Schweiz gefahren. Es brauche aber die EU, welche die Verlagerung selbst vorantreiben müsse. Ein Lastwagen mit 40 Tonnen bezahle in der Schweiz im Schnitt 65 Cent pro Kilometer, in



Der Verkehrsminister Nordrhein-Westfalens, Oliver Wittke, begrüßt die Schweizer Delegation mit Bundesrat Leuenberger (li.) auf der Messe.



Foto: Wollny

Die Gerüchte verdichten sich: Die Bespannung der IC-Züge auf der Strecke zwischen Nürnberg und Dresden mit Lokomotiven der Baureihe 232/234 soll durch 218 in Doppeltraktion (Nürnberg bis Reichenbach) und E-Loks der Baureihe 101 ersetzt werden.

GROSSE KOALITION

Vertrag steht – Wiesheu zur DB

● In Bezug auf Verkehr und Infrastruktur ist festzustellen, dass ein integriertes Gesamtkonzept nach wie vor fehlt. Immerhin sollen die Investitionsmittel für die Schiene „deutlich erhöht und auf dem erhöhten Niveau verstetigt“ werden. Über den Fortgang der Bahnreform und die Privatisierung wird nach Vorlage der Gutachten entschieden (MEB berichtete). Dabei sei der „Infrastrukturauftrag des Bundes“ zu berücksichtigen. Für das DB-Bestandsnetz soll eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung auf Grundlage eines Netzzustandsberichtes abgeschlossen werden. Unterdessen steht fest, dass der Unions-Wortführer der Koalitionsverhandlungen zu Bahnthemen, der bayerische Wirtschaftsminister Otto Wiesheu, zum Jahreswechsel in den Vorstand der DB AG wechselt. Oppositionspolitiker sprachen von „Lobbyismus“. Reaktionen auf den Inhalt des Koalitionsvertrages: „Zu teuer und nicht umweltgerecht“ (VCD), „schienenfreundlich, aber wenig ambitioniert“ (Allianz Pro Schiene), „Abschied von nachhaltiger Verkehrspolitik“ (B90/Grüne).


Fotos: Armin Schmutz

Das neue Stadtbahn-Triebfahrzeug „Tango" in 100 Prozent Hochflurausführung wird 28 Meter lang und 80 km/h schnell sein sowie insgesamt 175 Passagiere aufnehmen können.

Österreich 26 und in Deutschland nur gerade zwölf Cent! Auch im Forum mit dem provokativen Titel „Der Güterverkehr steht vor dem Infarkt" waren sich die zwölf Teilnehmer aus Politik und Verkehr einig, dass es noch großer Anstrengungen und finanzieller Mittel bedarf, um mit einer stark verbesserten Infrastruktur die Verlagerung von der Straße auf die Schiene wirklich in Gang zu bringen. Eine einheitliche Bahntechnik, sprich European Rail Traffic Management System (ERTMS), sowie genormte Zulassungsbedingungen für Triebfahrzeuge wären weitere wichtige Meilensteine im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Expertenprognosen sagen Güterverkehrssteigerungen bis zu 60 Prozent im Zentrum der EU bis ins Jahr 2015 voraus. Wegweisend sind die grenzüberschreitenden Bahnangebote „alles aus einer Hand" von Railion, SBB und BLS sowie zunehmend weiterer privater Anbieter wie „rail4chem" und „TXlogistics". Die Swissrail Industry Association, eine Non-profit-Vereinigung mit über 100 Firmen der Bahntechnik, präsentierte ihrerseits die Leistungsfähigkeit der Schweizer Bahnindustrie. Premiere feierte die Stadler Rail Group mit der Enthüllung des Modells ihrer neusten Fahrzeuggeneration „Tango". Sechs Stück sind von der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG (Bogestra) bei Stadler Pankow GmbH bestellt für den Einsatz auf der Linie U35. Mit dem ausgestellten Modell „RAILplus", einem Niederflur-Stadtbahnfahrzeug in Planung, hofft Bombardier auf erste Bestellungen.


Foto: Heinrich

Seitdem bekannt ist, dass von Asch nach Hranice ab Dezember keine Züge mehr fahren, trafen sich täglich Eisenbahnfreunde, um die letzten Züge auf Film zu bannen. Im Oktober erreichte der Nachmittags-VT 810 114 gerade den Bahnhof von Hranice.

Liebe Leserin, lieber Leser!


Hermann Schöntag
Verleger

Erinnern Sie sich noch?

Mit der April-Ausgabe 2004 haben wir den Heftpreis von 3,80 auf 3,30 Euro gesenkt und versprochen, diesen Preis auf jeden Fall bis Jahresende 2004 beizubehalten. Tatsächlich konnten wir sogar noch ein Jahr drauflegen.

Die in dieser Zeit gestiegenen Kosten zwingen uns jetzt aber, zum alten Heftpreis zurückzukehren. Schließlich wollen wir Ihnen auch in Zukunft auf einer gesunden wirtschaftlichen Basis Monat für Monat hochinteressanten und abwechslungsreichen Lesestoff bieten.

Da wir gleichzeitig den Preis für den im Abonnement enthaltenen MODELLEISENBAHNER Spezial von 9,80 auf 6,50 Euro gesenkt haben, fällt die Erhöhung für die Jahresabos besonders moderat aus.

Und keine Sorge: Die Qualität und unser unverändert hervorragendes und kaum erreichtes Preis-Leistungs-Verhältnis werden wir auch künftig aufrechterhalten. Und dass wir das auch in dieser schwierigen Zeit können, haben wir vor allem Ihrer Treue, liebe Leserinnen und Leser, zu verdanken. Ihre Anregungen, Ihre Wünsche und auch Ihre Kritik werden nicht zuletzt deshalb weiterhin bei uns offene Ohren finden.

Der Kontakt zu Ihnen liegt uns am Herzen. Schließlich haben wir alle einen gemeinsamen Wunsch, dass unser MODELLEISENBAHNER wächst und gedeiht und erfolgreich auf das nächste Jubiläum, sein dann 75-jähriges Bestehen, zusteuert!

Herzlichst

Ihr Hermann Schöntag

SACHSEN-ANHALT

Berliner Brücke am Ende

Einst waren es imposante 275 Meter in der Horizontalen, jetzt sind es 73,5 Meter in der Vertikalen: Das neue Wahrzeichen von Halle an der Saale, die neue Berliner Brücke, steht kurz vor der Vollendung. Der Neubau wurde notwendig, weil die Standsicherheit der alten Brücke trotz reduzierter Traglast nur noch befristet gewährleistet gewesen wäre. Die (alte) Berliner Brücke ist eine Dreifeldbrücke, die als genietete Stahlfachwerkkonstruktion erstellt wurde. Sie überspannte einst rund 50 Gleise, auch die des Güterbahnhofes. Die Brücke wurde von 1914 bis 1916 mit Hilfe französischer Kriegsgefangener errichtet und steht heute stadtbildprägend (noch) unter Denkmalschutz. Die schöne alte Stahlfachwerkbrücke weist an den Haupttragelementen unterhalb der Fahr- und Gehbahn extrem starke Korrosionsschäden auf. Seit Februar 1999 ist die Brücke nur noch für Personenkraftwagen und Kleintransporter bis 7,5 Tonnen befahrbar. Der Straßenbahnbetrieb musste eingestellt werden. Der Neubau ist eine Schrägseilbrücke mit Mittelpylon mit einer im Grundriss leicht geschwungenen Fahrbahn, die beidseitig mit zwölf Schrägseilen abgehängt wird. Im Anschluss an die Verkehrsfreigabe erfolgen der Rückbau der alten Berliner Brücke und die Komplettierung des Überführungsbauwerkes des östlichsten Gleises sowie der Straßenknoten.



Foto: Emersleben

Im Februar 2004 begannen die Arbeiten zum Neubau der Berliner Brücke. Abgeschlossen wird das etwa 28 Millionen Euro teure Bauvorhaben Mitte 2006.

ZWISCHENHALT

Von Wien nach Bratislava fährt seit Fahrplanwechsel stündlich ein Zug. Moderne Hercules-Loks bringen City-Shuttle in die slowakische Hauptstadt.

Die Regionalisierungsmittel zur Bestellung von SPNV-Leistungen sollen schon 2006 um 350 Millionen, bis 2009 um zwei Milliarden Euro gekürzt werden. Die Allianz Pro Schiene und die Bundesarbeitsgemeinschaft der SPNV-Aufgabenträger fürchten steigende Preise und Angebotsverschlechterungen. Dagegen fordert die FDP, die Kürzungen durch mehr Wettbewerb auszugleichen.

China bestellt 60 ICE bei Siemens Transportation Systems. Die Züge sollen mit einem chinesischen Partnerunternehmen gebaut und ab 2008 zwischen Peking und Tianjin eingesetzt werden.

Die Usedomer Bäderbahn (UBB) soll bald bis Swinoujscie (Swinemünde) führen. Eine Verlängerung bis Garz nebst einer Verbindungskurve ist als Option vorgesehen. Das sieht eine Vereinbarung der Kommunalgemeinschaft Europaregion Pomerania, der Stadt Swinoujscie und der UBB vor.

Das Europäische Parlament (EP) will die maximale Förderhöhe für TEN-(Transeuropäische Netze)-Projekte anheben. Künftig sollen für grenzüberschreitende Strecken bis zu 50 Prozent der Baukosten gefördert werden können, bisher sind es 20 bis 30 Prozent.

Der geplante Wiener Zentralbahnhof am Ort des jetzigen Südbahnhofes ist bislang wegen seines hochtrabenden Namens „Wien Europa Mitte" Ziel von Hohn und Spott. Nun soll ein Wettbewerb einen griffigen und prägnanten Namen bringen, doch an diesem Wettbewerb dürfen sich nur ÖBB-Mitarbeiter beteiligen.

Das „Mobil-Ticketing", mit dem man bislang im Vogtland Tickets per Mobiltelefon erwerben kann, soll bald in ganz Sachsen nutzbar sein. Als erstes will der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) folgen. Auch andere VDV-Unternehmen zeigen Interesse.

Der im April bei einem Unfall zwischen Memmingen und Kempten schwer beschädigte Triebwagen 612 082/582 soll wieder aufgebaut werden. Dafür wurde er im Oktober auf einem Tieflader nach Hennigsdorf gebracht.

Augsburg gründet eine Stiftung, die den Bestand des Bahnparks Augsburg dauerhaft sichern soll. Die Stadt hat den touristischen Wert des Eisenbahnmuseums erkannt und will dem Verein mit ihrem Engagement zu mehr Planungssicherheit verhelfen.

Die NS-Triebwagenbaureihe 2100 wurde nach nur zwölf Dienstjahren ausgemustert. Die neun Fahrzeuge, die zwischen Zwolle und Emmen verkehrten, sollen verkauft werden, aber die Chancen dafür stehen schlecht, da sie für eine Oberleitungsspannung von 1800 Volt DC ausgelegt sind.

Die belgische SNCB kündigte erneut an, dass aus wirtschaftlichen Gründen künftig kein gedrucktes Kursbuch mehr erscheinen werde. Gleiches tat man bereits im Jahr 2004 und am Ende des Jahres erschien dennoch eine gedruckte Ausgabe.

Zum Fahrplanwechsel dürfen die Triebwagen der Baureihe 612 wieder bogenschnell fahren. Vorläufig werden jedoch nur zwei Zugpaare zwischen Hof und Regensburg nach einer mehr als einjährigen Pause wieder mit aktiver Neigetechnik verkehren.

Die Hunsrückbahn von Langenlonsheim über Simmern mit Anschluss an den boomenden Flughafen Hahn soll nun endgültig reaktiviert werden. Der Bund, das Land Rheinland-Pfalz und die DB AG haben diesbezüglich eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet.

Der beim Brand in Nürnberg am 17. Oktober nahezu vollständig zerstörte Adler-Zug soll wieder fahren. Das beschloss die Zentrale der DB AG. Der Leiter des DB-Museums Jürgen Franzke wurde zwar nicht abgesetzt, soll aber künftig mit Burghard Klanke, Geschäftsführer der DB-Akademie in Potsdam, zusammenarbeiten.



Foto: Henschel

Am 29. Oktober 2005 fuhr ein Sonderzug mit der historischen Dampflok 24 009 zum Müngstener Brückenfest. Bei Wuppertal-Sonnenborn begegenete die Fuhre Wagen 4 der Schwebebahn.

CARGO

Demonstration

Die DB AG, die polnische PKP, die weißrussische BC und die russische RZD zeigten mit einem Probegüterzug von Berlin über Warschau nach Moskau die theoretische Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene im Ferngüterverkehr. In dreieinhalb Tagen, zwischen dem 17. und 20. November 2005, legte der 1600-Tonnen-Zug die Strecke zurück. Das ist etwa zwei Tage schneller als die durchschnittliche Lkw-Fahrtzeit. Künftig soll eine bessere Kooperation der beteiligten Bahngesellschaften für eine dauerhafte Beschleunigung des Verkehrs auf dieser Transportachse sorgen.

DB REGIO

„FRESHer“ Zug

Einen spektakulären Zuschlag kann DB Regio Oberbayern verzeichnen. Ab Dezember 2006 rasen Regio-Züge im Zwei-Stunden-Takt mit 200 km/h auf der neuen Schnellfahrstrecke von München über Ingolstadt nach Nürnberg. Eingesetzt werden druckertüchtigte ehemalige IC-Wagen in Nahverkehrslackierung, die von Loks der Baureihe 101 gezogen werden sollen. Die Strecke von 171 Kilometern Länge soll in 105 Minuten bewältigt werden. Der Vertrag unter dem Namen „Fresh, Bayerns frischer Zug“, läuft über sieben Jahre. Der Zuschlag sichert 75 Arbeitsplätze bei Regio Oberbayern.

ÖSTERREICH

Abschied vom Linzer Lokalbahnhof

Am 8. November 2005 fand anlässlich des letzten Betriebstages am Linzer Lokalbahnhof unter großer Anteilnahme der Bevölkerung eine Abschiedsfeier statt. Seit März 1912 diente der in unmittelbarer Nähe des Linzer Hauptbahnhofes gelegene, kleinste Kopfbahnhof Österreichs (mit zwei Bahnsteiggleisen und einem Nebengleis) als Ausgangsstelle für eine mit 750 Volt Gleichstrom betriebene Lokalbahn über Eferding nach Waizenkirchen. Dort bestand bereits seit 1907 die normalspurige „Localbahn" Neumarkt – Waizenkirchen – Peuerbach (NWP), welche nun eine direkte Verbindung zur Landeshauptstadt Oberösterreichs erhielt. Die Einbindung der Linzer Lokalbahn, im Voksmund liebevoll „LILO" genannt, in den Bf. Linz wurde schon seit 1935 wiederholt geplant, verwirklicht wurde das Projekt nun im Rahmen der Modernisierung des Hauptbahnhofes Linz. Innerhalb einer Woche erfolgte eine Gleisneulage bis vor die neue Bahnhofshalle und am 18. November 2005 fuhr im Rahmen einer Eröffnungsfeier einer der neu beschafften Zweisystem-Triebzüge (750 V DC und 15 kV, 16 $^{2}/_{3}$ Hz, Lieferfirma: Stadler/Schweiz, erstes Baujahr 2000) in der zweigleisigen, ins ÖBB-Schienennetz eingebundenen Anlage ein.



Foto: Saßmann

Bei der Abschiedsveranstaltung fanden auch Sonderfahrten mit dem historischen Triebwagen ET 22 105 (Grazer Waggonfabrik/AEG Union; Baujahr 1919) statt.



Foto: Oertel

V 180 201 der Mitteldeutschen Eisenbahngesellschaft mbH (MEG) bei der Ausfahrt in Gößnitz in Richtung Überleitstelle Crimmitschau: Im Hintergrund ist das alte Malzwerk von Gößnitz zu sehen. Die Fuhre kommt von einem Werksausflug der MEG am 16. Oktober 2005 im Raum Böhlen. Es wurden verschiedene Einrichtungen der MEG angefahren.

Bahnwelt Aktuell

Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.


Foto: Stefan Wilke

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts fuhren das erste Mal Züge auf der 4,5 Kilometer langen Schmalspurbahn, die dem Kupferschiefer-Transport diente. Sie wurde mit 750 Millimetern Spurweite ausgeführt und wuchs im Laufe der Zeit auf fast 50 Kilometer Länge des Gesamtnetzes an. Lange Zeit zählten bis zu 28 Dampfloks und über 800 Güterwagen zu ihrem Fahrzeugbestand. Auch dem Werks-Personenverkehr diente die Bahn, deren Besonderheit zeitweise eingesetzte Schmalspur-Doppelstockwagen waren. Bis in die 60er-Jahre fand umfangreicher Verkehr statt. Heute wird die Bahn als Fremdenverkehrs-Attraktion betrieben und feierte in diesem Jahr am ersten Oktoberwochenende einen runden Geburtstag. Wir wollen von Ihnen wissen, um welche Bahn es sich handelt und wie alt sie im Herbst 2005 geworden ist?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Januar 2006 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Novemberheft lautete: „Regentalbahn“ Gewonnen haben: van Nüß, Theo, 46446 Emmerich; Schlie, Matthias, 23611 Bad Schwartau; Tengler, Ralf, 04357 Leipzig; Hauke, Ralph, 94234 Viechtach; Sachs, Marco, 07907 Schleiz; Bergmans, Frank, NL-5551 AR Dommelen; Schneider, Stefan, 02794 Spitzkunnersdorf; Eichler, Marc, 41812 Erkelenz; Neumann, Dietmar, 76199 Karlsruhe; Taube, Ulrich, 14776 Brandenburg; Halter, Christopher, 64291 Darmstadt; May, Rainer, 88239 Wangen; Joosten, Christine, 47279 Duisburg; Siebel, Jürgen, 57076 Siegen; Stampfli, Roland, CH-4535 Hubersdorf; Tolksdorf, Edith, 10557 Berlin; Glaser, Günther, 27607 Langen; Habermehl, Heinrich, 36110 Schlitz/Pfordt; Döring, Bernd, 34302 Guxhagen; Janßen, Annelore, 27638 Wremen.

Die Draisinenabteilung der polnischen Dampflokklinik Interlok lieferte die Handhebeldraisine D-K 010 an die Rügensche Kleinbahn. Mit Rollenlagern an Rädern und Hebelmechanismus vefügt sie über mehr Fahrkomfort.


Foto: Schmidtendorf

CARGO

Woolworth on Rail

Der deutsche Ableger der Woolworth-Handelskette transportiert den größten Teil des Warenimportes aus der Türkei künftig auf der Schiene. Damit werden mehrere 100 Lkw-Fahrten ersetzt. Ein Ganzzug fährt von Istanbul nach Duisburg oder Köln. Das in der Nähe gelegene Woolworth-Zentrallager in Bönen kann die Warencontainer genau steuern. Rund die Hälfte des Woolworth-Sortiments sind Textilien, von denen ein großer Teil in der Türkei produziert wird.

S-BAHN HAMBURG

Zweistrom-S-Bahn im Probebetrieb



Foto: Dube

Die Zweistrom-S-Bahn fuhr bei den Messfahrten abgebügelt, eingestellt zwischen zwei Schutzwagen und den Schlepploks 110 169 (DB Systemtechnik Minden) und 753 002 (FTZ München) tagsüber in freien Fahrplanlagen. Die Energieversorgung der Messtechnik wurde durch ein Notstromaggregat auf einem der beiden Schutzwagen gewährleistet.

● Bis Mitte November wurden die ersten vier von neun neuen Zweistrom-S-Bahnzügen der BR 474.3 von Alstom-LHB Salzgitter nach Hamburg geliefert. Der erste am 29. Juli 2005 gelieferte neue Hamburger S-Bahnzug der dritten Bauserie absolvierte im Rahmen der EBA-Zulassung Mitte Oktober an vier Tagen zahlreiche Prüffahrten auf seiner künftigen Einsatzstrecke zwischen Hamburg-Neugraben und Stade. Dafür wurde die Einheit zuvor bei DB Systemtechnik Minden während eines vierwöchigen Aufenthaltes mit umfangreicher Messtechnik zum Ermitteln zahlreicher lauftechnischer Parameter umgerüstet. Obwohl auch für künftigen Oberleitungsbetrieb mit maximal 100 km/h vorgesehen, wurden vorerst ausschliesslich Schleppfahrten mit maximal 110 km/h nach Stade durchgeführt. Ab Dezember 2007 werden die derzeitigen Regionalbahnen zwischen Stade und Hamburg-Neugraben durch ein Angebot aus modernen innovativen Zweistrom-S-Bahnzügen ersetzt werden. Die künftige neue Baureihe 474.3 wird mit vollversenkbaren Dachpantographen und Unterflurtransformator am Mittelwagen ausgerüstet und stellt an den beiden künftigen 135 Meter langen Systemwechselstellen in HH-Neugraben selbstständig während der Fahrt zwischen Gleichstrom 1200 V und Wechselstrom 15 kV/16,7 Hz um. Die Länder Hamburg und Niedersachsen investieren dafür 90 Millionen Euro in die neue Fahrzeugflotte, die aus neun Neubauzügen der BR 474.3 und aus dem Umbau von 33 Triebzügen der zweiten Bauserie ET 474.2 bestehen wird. Damit wird durchgehend eine umsteigefreie Verbindung aus dem Landkreis Stade ins Hamburger S-Bahnnetz angeboten.

Der Schwellenleger

Der Strippenzieher

● Wer war eigentlich Klaus Daubertshäuser? Diese Frage werden sich viele stellen, denn sein Wirken als Marketing-Vorstand des DB-Konzerns blieb der Öffentlichkeit weitgehend verborgen. Das wird sich mit Sicherheit ändern, wenn sein Nachfolger Otto Wiesheu das Amt antritt. Wiesheu hat das Potenzial, ein Glücksfall für die DB AG werden zu können. Der bisher dienstälteste Landeswirtschaftsminister (12,5 Jahre im Amt!) verfügt über allerbeste Kontakte zur Wirtschaft und zur Politik in Land, Bund und Europa. Wiesheu hat als bayerischer Wirtschaftsminister die Bahnreform von Anfang an begleitet, ist ein sehr intimer Kenner der Materie und hat sich in der Vergangenheit auch immer wieder für die Schiene stark gemacht. Er scheute bisher keine deutlichen Worte in alle Richtungen. Als Landesminister hat er auch die Privatisierung auf der Schiene gefördert; man darf gespannt sein, wie sich seine Haltung als Konzernlobbyist ändert. Am interessantesten wird sein, zu beobachten, wie zwei derart dominante Alphatiere wie Hartmut Mehdorn und Otto Wiesheu miteinander auskommen. Wenn es ihnen gelingt, persönliche Eitelkeiten zu vermeiden und gemeinsam im Sinne der DB AG und des Verkehrsträgers Schiene zu arbeiten, wird man die Eisenbahn in nächster Zeit sicher nicht überhören.

Bahnwelt Aktuell



Foto: HMB

Als Sponsor für den Transport konnte die Firma Voith AG aus Heidenheim gewonnen werden. Immerhin befinden sich in der Lok zwei Voith-Getriebe, die seit über 50 Jahren problemlos funktionieren.

BADEN-WÜRTTEMBERG

Jumbo, das Härtsfeld-Krokodil

● Seit kurzem steht auf den Gleisen der Härtsfeld-Museumsbahn (HMB) in Neresheim ein Diesel-Krokodil. Die „Jumbo" genannte Lokomotive Nr. 111 des Typs L 40 B+B wurde 1954 von Jung gebaut. Sie fuhr bereits damals zu Testzwecken auf der Härtsfeldbahn. Ursprünglich für einen Einsatz in Brasilien gebaut, landete sie jedoch in Finnland und kam von dort in die Schweiz zur Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE, heute Teil der Zentralbahn). In Stansstad haben sie Mitglieder der HMB vor einigen Jahren entdeckt und nun dorthin zurückgeholt, wo einstmals ihre Geschichte begann. Die weitgehend betriebsfähige Lok soll nach einer notwendigen Hauptuntersuchung vor allem beim Wiederaufbau der Strecke Sägmühle – Katzenstein eingesetzt werden. Aber auch ein späterer Einsatz als Betriebsreserve vor Personenzügen ist angedacht. Die Lok soll auf dem Härtsfeld die Nummer D 4 nach ihrer ersten Betriebsnummer in Finnland tragen. Vereinsintern wurde lange über die „Jumbo"-Beschaffung diskutiert. Bei einem Vororttermin wurde die Lok gründlich inspiziert und sie machte einen überraschend gepflegten Eindruck. Nur der 31 Jahre alte Lack hatte etwas gelitten. Als größte Hürde neben dem Transport stellte sich das abweichende schweizerische Radreifenprofil dar. Vor einem Einsatz in Deutschland mussten die Radreifen abgedreht werden. Hierbei kam der HMB der Zufall zu Hilfe, denn die Zentralbahn plante die Beschaffung einer gebrauchten Unterflurdrehbank und nach einem Gespräch war klar, dass die Lok sich ideal für die Einweisung der Mitarbeiter eignete.

Top und Flop



TOP: Pfiffige Idee

Foto: Mehnert



Das E-Lok-Werk Dessau hat seit kurzem eine eigene Lok, die anderen EVU, die ihre Fahrzeuge zu Untersuchungen oder Wartungen abgeben, für die Dauer der Arbeiten als Leihlok zur Verfügung gestellt werden kann. Die universell einsetzbare 110511, die Mitte der 1980er-Jahre aus der Unfalllok 139134 entstand und die Drehgestelle der 110477 erhielt, wurde am 1. Oktober 2005 erneut zugelassen. Im hart umkämpften Markt um Wartungsaufträge könnte diese Idee den Dessauern vielleicht den ein oder anderen zusätzlichen Auftrag bescheren. Gerade kleinere Unternehmen mit kleinem Fahrzeugpark sind auf solche Lösungen angewiesen.



FLOP: Ausgerechnet zu VW

Niemand will die Verkehrsmittel gegeneinander ausspielen. Aber solche Kniefälle vor dem Hauptkonkurrenten müssen nicht sein: Für einen Besuch der VW-Autostadt in Wolfsburg gibt es seit November ein All-Inclusive-Angebot der DB AG für zwei Personen ab 59 Euro, die Tickets gelten mit Zugbindung bis zu drei Tage auch im ICE. Warum gibt es solch ein Paket-Angebot nicht mit Eisenbahn-Bezug, also für den Besuch des DB-Museums in Nürnberg, des Deutschen Technik-Museums in Berlin, des Miniatur-Wunderlandes in Hamburg oder, oder, oder...?

RHEINLAND-PFALZ

Neue Waschanlage

● Am 15. November 2005 fand auf dem Gelände der Trierer Regiowerkstatt der Spatenstich für eine neue Wasch- samt Wasseraufbereitungsanlage zum Reinigen der dort gewarteten rund 300 Eisenbahnwagen und Loks statt. Bernhard Kaster, MdB, und weitere Politiker des Landes Rheinland-Pfalz, der Region und Stadt Trier beteiligten sich aktiv an dem Spatenstich für die Anlage mit einer Leistung von 10000 Metern Zug pro Woche. Weiterhin wurden effektive Maßnahmen im Kampf gegen Graffiti auf Zügen an einem bereitgestellten Triebwagen vor Ort demonstriert. Graffitientfernung kostet gewöhnlich etwa 70 Euro pro Quadratmeter, wobei letztes Jahr etwa 10000 Quadratmeter, also in etwa die Fläche eines Fußballfeldes, entfernt werden musste (Schadenssumme etwa 700000 Euro). Der Trierer OB Helmut Schröer wies im Rahmen seiner Ansprache auf die lobenswerte Investition von rund 5,6 Millionen Euro für die neue automatische Anlage hin und forderte bei dieser Gelegenheit eine Verbesserung der immer noch eingleisigen Bahnverbindung zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und der Stadt Trier.



Foto: Witry

Der Trierer Bürgermeister Helmut Schröer freut sich über die Neuinvestitionen in seiner Stadt.

SCHWEIZ

Luxemburger in der Schweiz

● Die S-Bahn Bern gilt als Erfolg. Kapazitätsengpässe gibt es aber zu Spitzenzeiten. Ein versuchsweiser Einsatz von Doppelstockzügen soll Klarheit über Kundenakzeptanz und technische Machbarkeit bringen. Zwei fabrikneue Züge der luxemburgischen CFL, bestehend aus fünf Wagen und einer Lok vom Typ 185, waren vom 24. Oktober bis 22. November 2005 im Probe-Einsatz. Ein Doppelstockzug bietet 578 Sitzplätze. Eine heutzutage eingesetzte Nina-RABe 525-Komposition mit drei gekuppelten Einheiten verfügt nur über 444 Sitzplätze.



Foto: Armin Schmutz

Der Test-Zug befindet sich am 12. Oktober 2005 auf Probefahrt bei Kumm auf dem Weg nach Bern.

MUSEUMSBAHN

EFB mit 212 372

● Der jüngste Neuzugang bei den Eisenbahnfreunden Betzdorf (EFB) ist 212 372 (Deutz; 1965). Dabei handelt es sich derzeit um die einzig betriebsfähige V100 in Ozeanblau-Beige, was auch der Grund für die Neulackierung in diesem Farbschema war. Am 26. Oktober 2005 wurde die Lok am „Südwestfälischen Eisenbahnmuseum" im Siegener Ringlokschuppen offiziell präsentiert; die erste Fahrt erfolgte drei Tage später mit einem Sonderzug von Betzdorf aus zum Bremer Freimarkt. Bereits am 10. August war die damals noch verkehrsrote Lok im Schlepp der Hochwaldbahn-VL 8 (ex DB 212 301) als Dauerleihgabe des Nürnberger Verkehrsmuseums von der Saar aus in Siegen eingetroffen. Im Vorfeld war die Maschine auf Kosten der EFB im Werk Saarbrücken technisch komplettiert worden. Zuletzt war 212 372 im hessischen Gießen sowie bei DB Cargo (NL Halle) beheimatet.



Foto: Schneider

Frisch lackiert präsentierte sich die 212 372 als Neuzugang bei den Eisenbahnfreunden Betzdorf auf der Drehscheibe vor dem Siegener Eisenbahnmuseum.

ZEITREISE


Foto: Sammlung Schiestl

1955

Der Sonthofener Bahnhof war zum Aufnahmezeitpunkt gerade erst sechs Jahre fertiggestellt.

Nichts ist mehr so wie es war

Die beschauliche Idylle einer kleinen Alpengemeinde hat Sonthofen in den vergangenen 40 Jahren verloren. Wo früher der Blick auf die typischen Gebäude eines Allgäuer Ortes noch unverstellt war, stehen heutzutage Hochhäuser; ein Fertigbetonwerk und ein Baumarkt mit großer Halle versperren die übrige Sicht. Symbol für die Modernisierung sind auch die heute in der Region eingesetzten Desiros. Vor gut vier Jahrzehnten war die Eisenbahnwelt noch in Ordnung. Der Sonthofener Bahnhof wurde am 4. Oktober 1949, nach 13-jähriger Bauzeit eingeweiht. Die Kemptener VT 32 fuhren auch wieder, die Wiederinbetriebnahme nach dem Zweiten Weltkrieg fand 1950 statt. Bereits 1935 kam diese Baureihe nach Kempten. Die damals sehr modernen Triebwagen, die in vielen unterschiedlichen Bauarten beschafft wurden, waren für den leichten Einsatz im Schnell- und Eilzugdienst gedacht. Mit einer Motorleistung bis zu 420 PS (310 kW) brachten es die überwiegend dieselelektrischen TW auf eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 110 km/h. VT 32 016, letzter seiner Art in Kempten, machte am 28. September 1963 seine Abschiedsfahrt von Lindau nach Kempten.


Foto: Schiestl

2005

Die ursprünglichen Bahnanlagen werden heute größtenteils kaum mehr genutzt, die Gleise wuchern stetig zu.

NIEDERLANDE

Ein Storch wird flügge

● Am 11. November 2005 absolvierte die von der niederländischen Museumstoomtram Hoorn-Medemblik restaurierte Dampfstraßenbahnlok HTM 8 Ooiervaar (Storch) einen ersten Einsatz vor einem Reisezug. Die 1904 von der Maschinenfabrik Breda, vormals Backer & Rueb, an die Straßenbahnen der Stadt Den Haag gelieferte Lok ist die einzige betriebsfähige Vertreterin der 203 Exemplare, die dieser Hersteller für niederländische Klein- und Straßenbahnen baute. Der ehemalige Name des Herstellerwerks verhalf diesen Kastenloks zum Spitznamen Bakkertje, auf Deutsch: Bäckerchen. Lok 8 wurde bis 1925 im Straßenbahnbetrieb eingesetzt und kam dann als Rangierlok zu einer Braunkohlengrube, wo sie bis 1962 blieb. Anschließend wurde sie vom Herstellerwerk zurückgekauft und nach einer äußerlichen Aufarbeitung im Werk aufgestellt. 1977 und 1978 wurde sie, mit einem neuen Kessel versehen,



Foto: Korthof

Lok HTM 8 Ooievaar nach getaner Arbeit vor dem Lokschuppen in Hoorn, am 11. November 2005.

reaktiviert, wobei gravierende Schäden am Lauf- und Triebwerk unglücklicherweise nicht behoben wurden. Nachdem die Museumstoomtram Hoorn – Medemblik die Lok übernommen hatte, begann im Jahr 2000 eine gründliche Restauration, wobei unter anderem ein Riss im Zylinderblock beseitigt und der Rahmen gerichtet wurde. Außerdem wurden ein neuer Kasten und eine neue Kropfachse konstruiert und eingebaut. Die offizielle Indienststellung wird jedoch erst im Frühsommer 2006 erfolgen.



Foto: Scheuch

Die Magistrale Berlin – Frankfurt (Oder) und weiter nach Polen wird von Grund auf saniert und für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ertüchtigt. Kurz vor dem Bahnhof Frankfurt (Oder) wird Mitte November ein frisch verlegtes Gleis verschweißt. Im Übergangsfahrplan bis Mai 2006 verringert sich die Fahrzeit um etwa fünf Minuten.

NIEDERSACHSEN

Schleichendes Ende

Zum 30. September 2005 hat die Ahaus-Alstätter Eisenbahn AG (AAE) ihre Werkstatt zur Wartung und Instandhaltung von Güterwagen im Bahnhof Alstätte geschlossen. Die Fahrzeughalle, die 1996 errichtet wurde, wird seit Anfang Oktober 2005 als Zentrallager für Ersatzteile genutzt, wobei die Bedienung des Lagers ausschließlich über die Straße erfolgt. Als Grund für die Schließung nannte die AAE die dezentrale Lage des Standortes, die sich zunehmend als Wettbewerbsnachteil herausgestellt habe. Die Umstrukturierungen in Alstätte bedeuten auch einen massiven Verkehrsrückgang auf der gut neun Kilometer langen Strecke Ahaus – Alstätte. Bereits im Dezember 2004 endete die auf der Strecke Ahaus – Lünen Süd bestehende Kooperation mit der Railion Deutschland AG durch die Auflassung der Railion-Tarifpunkte in Borken und Coesfeld sowie den Wegfall der Bedienung des Werkes Lüdinghausen der Maggi-Nestlé AG. Seither beschränkten sich die nur noch bedarfsweise durchgeführten Zugfahrten der AAE hauptsächlich auf die Anbindung der Alstätter Werkstatt. Nach Aufgabe des Werktattstandortes verbleiben der AAE nur noch wenige unregelmäßige Zugleistungen. Ob die AAE die Infrastruktur der Strecke weiter vorhalten wird, ist derzeit noch unklar.



Foto: Schumann

Für die verbliebenen Aufgaben setzt die AAE weiterhin die in Alstätte stationierte Lok „Alstätte II" (V 100.4, ex DB 201 878) ein.

Bahnwelt Aktuell

SCHWEIZ

Die Berner Welle

● Seit dem neuen Fahrplan „Bahn 2000" verzeichnet der Bahnhof Bern rund 16 Prozent mehr Züge. Insgesamt 84 Millionen Franken investierten die SBB in die Anpassung der Gleise, die Bahntechnik sowie in die Bahnsteigverlängerung und in eine neue überdachte Bahnsteigbrücke (Passerelle). Den beiden Architekten Ursula Stücheli und Beat Mathis ist es gelungen, das Gleisfeld im Westen des Bahnhofs mit moderner und prägender Architektur zu ergänzen. 50 000 Fahrgäste benutzen täglich die in 13 Monaten für 25 Millionen Franken erstellte Passerelle.



Foto: Armin Schmutz

Mit einem großen Volksfest am Abend des 13. Oktobers 2005 wurde die „Welle von Bern" nun im Beisein von Alexander Tschäppät, Stadtpräsident von Bern, und Hansjörg Hess, Leiter SBB Infrastruktur, offiziell eingeweiht.



Foto: Schmidt

Die Strecke von Meinerzhagen nach Krummenerl, auf der überwiegend Schotterzüge verkehren, bleibt erhalten. Nachdem DB Netz im vergangenen Jahr noch mit dem Gedanken spielte, die Strecke stillzulegen, wurde sie in diesem Herbst saniert und die Züge sollen garantiert bis 2015 verkehren. Außerdem wurde überlegt, die markante Stahlbrücke bei Meinerzhagen unter Denkmalschutz zu stellen.



Foto: Henschel

Personalschulungsfahrten mit Dispolok: Das Essener EVU Abellio unternahm im November Testfahrten mit 182 547 und einem Halberstädter Steuerwagen zwischen Hagen und Essen. Abellio mietete drei Dispoloks, um ab 11. Dezember 2005 auf der Regionalbahnlinie 40 zwischen Essen Hbf und Hagen Hbf fahren zu können.

REGIONALBAHN

Lösung gefunden

● Die Kahlgrund Verkehrsgesellschaft (KVG) verlor zum Fahrplanwechsel 2005/2006 des SPNV ihre Hausstrecke Schöllkrippen – Kahl – (Hanau) an den Mitbewerber Hessische Landesbahn (MEB berichtete). Zwischenzeitlich wurden Lösungen für das betroffene Personal, Fahrzeuge und Werkstattkapazitäten gesucht und letztlich auch gefunden. Das Personal verbleibt im Wesentlichen im Unternehmen, das ebenfalls einen Busbetrieb innerhalb der Verkehrsgemeinschaft am Bayrischen Untermain betreibt. Ein Teil der Schienenfahrzeuge, betroffen sind drei Desiros der Baujahre 2000 bis 2003, werden an Angel Trains Capital veräußert. Die älteren drei Fahrzeuge der Bauart NE 81 und ein Regioshuttle-Triebwagen verbleiben im Besitz der KVG und werden an DB Regio vermietet und voraussichtlich künftig in Bayern eingesetzt. Die Schienenfahrzeuginstandsetzungskapazität der erst im Jahr 2005 nach umfassendem Umbau fertiggestellten Werkstatt in Schöllkrippen wird an DB Regio vermietet und wahrscheinlich von der „Mittelfrankenbahn" mit Sitz in Aschaffenburg genutzt werden.



Foto: Gerlach

Die neuen Desiro-Triebwagen in den Farben der hessischen Landesbahn sind bereits eingetroffen.



Foto: Armin Schmutz

Im Februar 1979 hielt der Winter Rügen und den Norden immer noch fest im Griff. Eine zweite Kältewelle ließ keine Ruhe.

Re 4/4 185 der BLS-Lötschbergbahn fährt in Kandersteg (1200 Meter ü. M.) ein. Schneemassen sind hier Alltagsgeschäft.

Mit der Bahn durch Eis und Schnee

Der Winter ist die Jahreszeit, die Eisenbahnern am meisten zu schaffen macht. Reibungsloser Betrieb erfordert manchmal große Mühen und ist dennoch nicht immer möglich. →

FROST-GESCHICHTEN


Foto: Fritz Witt

Foto: Armin Schmutz



Re 460011 fährt am 27. Januar 2004 mit einem Intercity aus dem Gotthard-Tunnel kommend in Göschenen (1111 Meter ü. M.) ein.

Foto: Schärlinger



Ein Steuerwagen der Zürcher S-Bahn räumt sich bei einer Rangierfahrt im Bahnhof Ziegelbrücke seine Bahn frei.

Drei Mann vom Bahndienst, damit beschäftigt Weichen freizuräumen, warten im Februar 2003 in Landquart die Durchfahrt eines IC in Richtung Zürich ab.

Foto: Schärlinger





Foto: Armin Schmutz

Zumindest die Weichenheizungen funktionieren tadellos am 9. Februar 1999 im Berner Bahnhof.



Mühsam kämpft der Rangierer gegen die Schneemassen im Bahnhof von Landquart.

Foto: Schärlinger

Die Schweiz: Schneeerprobt und winterfest

Alle Jahre wieder

Drei Uhr morgens, der stundenlange Schneefall ist gewaltig, die Sichtverhältnisse mies, eine Fahrt mit dem Schneepflug dringend erforderlich, um den morgendlichen Berufsverkehr zu ermöglichen. Schon die Anfahrt zum Einsatzort mit dem Pkw war für das Personal abenteuerlich. Nicht alltäglich, aber auch nicht ungewöhnlich sind solche Tage in der Schweiz. Das kleine Alpenland kämpft jedes Jahr einen Kampf gegen die Natur und trotz modernster Technik hängt am Ende alles vom Einsatz der Menschen bei den Eisenbahngesellschaften ab.

Die Männer vom Bahndienst, die im Sommer Wartungsarbeiten am Gleis ausführen, haben im Winter Schneebereitschaft und sind damit beschäftigt, den Verkehr am Laufen zu halten. Bei Schneehöhen von mehreren Metern in hochalpinen Regionen wird dies oft zur schweißtreibenden Angelegenheit.

Von den Mitarbeitern der SBB, BLS und all den anderen Bahngesellschaften erfordert der Winter ein hohes Maß an Eigeninitiative und Flexibiltät. „Den Wetterbericht zu beobachten, ist im Winter Pflicht“, unterstreicht Olaf Schärlinger, SBB-Lokführer. Wo der Weg zur Arbeit im Sommer vielleicht nur eine Frage weniger Minuten ist, kann bei heftigem Wintereinbruch schnell mal eine Stunde oder mehr daraus werden. „Schneeketten und ein Spaten liegen bei mir immer im Auto“, so Schärlinger. Und dennoch kann es vorkommen, dass das Personal nicht rechtzeitig seine Züge erreicht, dann müssen andere länger arbeiten oder es muss mühsam Bereitschaftspersonal organisiert werden. Kritisch ist heutzutage, dass Personalreserven vor Ort in den vergangenen Jahren aus Sparzwängen stark ausgedünnt wurden, und so kann es auch immer wieder zu Zugausfällen wegen Personalmangels kommen.

Züge fallen aber auch aus, wenn trotz aller vorhandenen Technik und anwesenden Personals die Natur beweist, dass sie doch am Ende überlegen ist. Denn trotz aller Lawinenschutzmaßnahmen bleibt ein Restrisiko, das immer wieder zu Streckensperrungen führt. Besonders in den vermeintlich weniger gefährdeten Schweizer Voralpen-Gebieten können Schneeverfrachtungen unerwartete Lawinengefahr bewirken. Regionale Divergenzen machen es dem Laien nicht immer leicht, Ausfälle und Verspätungen nachzuvollziehen. Liegen in Zürich harmlose zehn Zentimeter Schnee, können es wenige Kilometer und ein paar 100 Höhenmeter entfernt Schneemassen sein.

Im Frühjahr, wenn Bilanz gezogen wird, haben die Männer und Frauen der Schweizer Bahnen jedoch noch immer ihre Wintertauglichkeit bewiesen.

Stefan Alkofer →

„Sipo“ mit Notizbuch

GÄU-WINTER

Alois Marquardt hat sich verpackt. Seine Frau steckt eine Kanne Ersatzkaffee und zwei dick bestrichene Brote in den Arbeistbeutel. Eine nicht alltägliche Ration, denn Reichsbahnarbeiter Marquardt muß seinen Dienst am eisig kalten Morgen des 30. Dezember 1941 antreten. Es herrscht Krieg, nicht nur Lebensmittel werden knapp. Nur die Arbeit wird von Tag zu Tag härter – besonders für die Eisenbahner. Im Bahnhof Vaihingen an der Gäubahn Stuttgart – Singen müssen Schienenbrüche repariert werden. Marquardt ist zum ungeliebten Dienst des Sicherungspostens eingeteilt. Der „Sipo“ hat die Aufgabe, den Gleisbautrupp rechtzeitig vor herannahenden Zügen zu warnen. Eine besonders im Winter höchst undankbare Aufgabe, denn mangels Bewegung steigt die Kälte in alle Glieder.

Marquardt, der als 14-jähriger im Jahre 1904 bei der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn angefangen hatte, hatte seit den 1930er-Jahren im Winter kaum noch Sipo „gestanden“ – aus Gesundheitsgründen. Im dritten Kriegswinter sind aber schon so viele jüngere Kollegen an die Front verschwunden, dass den Älteren solche Dienste wieder zugemutet werden.

Aber Marquardt ist Eisenbahner aus Passion. Vor allem die Dampflok hat es ihm angetan. Lokführer war einst sein Traumberuf, eine Sehschwäche hat diese Laufbahn aber verhindert. Die schwer arbeitenden Maschinen an sich vorbeiziehen zu lassen, fasziniert ihn aber immer aufs Neue. Und im Sipo-Dienst schreibt er oft die Loknummern auf – auch als Therapie gegen die Kälte.

Ganz ungefährlich ist es nicht, denn die Reichsbahn zählt 1941 zur Kriegsmaschinerie. Und da wird man mit einem damals sicher ungewöhnlichen Hobby schnell als Spion verdächtigt. An jenem Dezembertag schneit es aber so kräftig, dass ein relativ einsamer Sipo kaum auffällt obwohl er an diesem Tag viel zu schreiben hat. Die Güterzüge donnern am laufenden Band aus dem Stuttgarter Talkessel herauf. Marquardts Lokliste von damals liest sich fast wie ein Krimi.



Als es hierzulande noch richtige Winter gab, war die Arbeit des „Sipo“ noch eine echte Herausforderung.

Foto: Slg. Schulz

Foto: Slg. Wollny



Im Personenzugdienst nach Waldenbuch liefen damals auch T 14.1. Hier dampft 93 928 vor illustren Wagen zwischen Heslach und Wildpark.

Foto: Ulmer, Slg. Wollny



Wie muß es geklungen haben, wenn zwei Vierzylinder-Schnellzugloks der Reihe C (DRG-18.1) aus dem Stuttgarter Talkessel herausstampften?



Im Schritttempo hinauf aufs Gäu: Eine württembergische K der Baureihe 59 stampft durch den verschneiten Rohrer Wald.



Foto: Slg. Schulz

Württemberg, Preußen und die DRG-Einheitsloks sind vertreten, aus den Schornsteinen klingt Zwei-, Drei- und Vierzylindertakt. Vier württembergische K verzeichnet der Chronist, diese 1'F-Giganten. Die meisten 59 waren zu dieser Zeit allerdings schon zur österreichischen Semmeringbahn versetzt worden. Ersatz kam fabrikneu mit den Dreizylinder-Einheitsloks der Reihe 44. Marquarts Aufschreibung vermeldet 44 390, 394, 398, 403 und 407 – allesamt vom Bw Kornwestheim. Und auch die preußische G 12 tauchte mit 58 525 und 529 auf. Im Schnellzugdienst dominierten die preußische P 10 BR 39 und die „Schöne Württembergerin", die C, DRG-Reihe 18.1. Vor Personenzügen dampften die Baureihen 24, 38.10, 75.0 und 93.5 vorbei. Unterstrichen hat Marquardt die Nummer 230 C 101, eine französische Beutelok. Eine heute unvorstellbare Vielfalt hat Marquadt damals erleben können. Und die im Winter gut zur Geltung kommende Kraftentfaltung der Dampfrösser hat wohl die Kälte und auch die allgemeinen Sorgen in den Hintergrund gedrängt. Bald war das nicht mehr möglich. Bomben fielen auch auf Stuttgart. Der Untergang nahte und ließ Loknummern auf der Gäubahn zu einer unwichtigen Marginalie werden. *Burkhard Wollny* →

Die 1941 modernen Dreizylinder-Jumbos der Reihe 44 verdrängten die älteren K nach und nach aus dem schweren Güterzugdienst.

Foto: Slg. Wollny



Es schneite so schnell und so heftig, dass die Schneeschleuder selbst stecken blieb und entgleiste! Winter 1978/79, kurz vor Pasewalk.

„Einfahrt ins Heimat-Bw Stralsund, Winter 1978/79" heißt es sachlich-nüchtern zu diesem Bild. Das Personal empfand damals anders.

Stralsund, Rügen und der Norden

SCHNEEKATASTROPHE

Die Weihnachtsfeiertage 1978 waren gerade vorüber und die Vorfreude auf Silvester greifbar, als es mit einem Male zu einem Wetterumbruch kam, der selbst für das schneeerprobte Vorpommern seinesgleichen suchte und sucht. War der Winter bis dahin vergleichsweise mild, so kam es nun zu einem Temperatursturz um über 20 Grad. Starke Schneestürme fegten über Rügen und den gesamten Norden der DDR, aber auch die Bundesrepublik und Polen hinweg. Buchstäblich innerhalb von Stunden türmten sich Schneewehen auf, wurden Gleise und Straßen unpassierbar, blieben Fahrzeuge in den Schneemassen stecken – eine weiße Hölle.

Fritz Witt war Lokführer im Bw Stralsund. Die Schneemassen und die Kälte hielten den Norden über zwei Monate in der Zange. Die erste Welle vom Jahreswechsel war gerade etwas abgeebbt, da trat Witt den Dienst auf seiner 120 Anfang Februar 1979 an. Es war Montag morgen um zwei Uhr. „Es begann ja schon im Dezember 1978 mit Unmassen von Schnee und dann dem Temperatursturz. Als sich die Lage im Januar ein bisschen beruhigt hatte, ging es im Februar noch mal richtig los: Wieder heftige Schneefälle, Böen und Schneewehen. Das Tückische war, dass dort, wo sich der Schnee mit Sand vermischte, die Wehen hart wie Beton wurden!"

Fritz Witt war zwischen Lietzow und Stargard unterwegs, als sich die Lok in einer solchen Betonwehe festfuhr. „Das wurde zum schlimmsten Dienst in meiner Zeit als Lokführer. Auf die Schnelle waren keine Schneeschleudern verfügbar oder sie steckten selbst fest. Fünf Tage musste ich auf der Lok bleiben. Zwar wurde ich von NVA-Soldaten auf Skiern mit Essen und Tee versorgt. Woran ich mich erinnere: Sie brachten Knäckebrot, jede Menge Knäckebrot. Seit dieser Zeit kann ich keines mehr sehen!"

Nach den fünf Tagen hatten Soldaten der NVA die Lok so weit freigeschippt, dass sie ein Stück anfahren konnte. „Aber sehr weit kam ich nicht. In einer Kurve sah ich zu spät, dass noch Soldaten beim Schippen waren. Passiert ist keinem etwas, aber da sie noch nicht fertig waren, blieb die Lok wieder stecken, und die Schneemassen drückten eine Frontseite ein." Montag begann der Dienst – erst am Sonnabend erreichte Fritz Witt wieder das heimatliche Bw in Stralsund!

Über die ungewöhnliche Solidarität hat sich das Lokpersonal gefreut und mittels Lokalpresse seinen ehrlichen Dank ausgedrückt.

Sie kamen alle, und boten ihre Hilfe an

Ich möchte von einem Erlebnis berichten, das gerade in diesen Tagen und Wochen so treffend kennzeichnet, was wir die neuen zwischenmenschlichen Beziehungen nennen.

Anfang März hatte ich den Personenzug P 871 von Rostock nach Stralsund zu fahren. Es herrschte seit der Nacht ein Schneesturm, der den Eisenbahnbetrieb stark behinderte.

Die Strecke zwischen Mönchhagen und Rövershagen war infolge des Schneesturms mit Schneewehen bedeckt. So fuhr ich mit der Lok V 200-129, in der Hoffnung, durchzukommen, in solch eine Schneewehe und entgleiste mit drei Achsen. Es wurde der Hilfszug angefordert.

Wir standen etwa 30 Minuten, da kam eine Frau von der Gemeinde Mönchhagen und erkundigte sich, ob ihre Hilfe für ältere Reisende oder Hilfsbedürftige benötigt würde. Etwas später kamen der Vorsteher des Bahnhofes Rövershagen, der Bürgermeister und der LPG-Vorsitzende von Mönchhagen und boten ebenfalls ihre Hilfe an. Sie erkundigten sich, ob ich noch genug zu essen hätte, und da das leider nicht mehr der Fall war — ich war schon zwölf Stunden im Dienst —, verpflegte man mich mit Brot und Mittagessen.

In der gleichen Zeit kamen etwa 30 Mitglieder und Jugendliche der LPG Mönchhagen und schaufelten die Lok und die Strecke mit den Kollegen des Hilfszuges aus Rostock frei. Sehr hilfsbereit zeigten sich auch die Kollegen des Bahnhofes Rövershagen.

Ich habe in meiner gesamten Dienstzeit bei der Deutschen Reichsbahn solch eine Hilfsbereitschaft noch nicht miterlebt. Leider habe ich keine Namen festgehalten, möchte aber allen Beteiligten für die den Reisenden und mir erteilte umfangreiche Hilfe recht herzlich danken.

Dieter-Rüdiger Schulz,
Lokomotivführer,
Bahnbetriebswerk Stralsund

Repro: Ostsee-Zeitung/Slg. D. Schulz

„In diesem Winter ging ich auf keine Lok mehr. Dafür war ich auf Schneeschiebern und Schneeschleudern unterwegs, unter anderem auf Nebenstrecken wie Velgast – Tribsees und Greifswald – Lubmin. Auf der Strecke Velgast – Barth passierte es auch uns, dass eine Schneeschleuder stecken blieb."

Witts Kollege Dieter-Rüdiger Schulz erinnert sich an den Winter 1971, der auch nicht von schlechten Eltern war: „So heftig wie dann 1978/79 war der zwar nicht, aber es blieben auch Züge stecken und fielen aus. Mir selbst ist das zwischen Rostock und Stralsund passiert, als ich mit einer damals neuen V 200 einen Personenzug nach Stralsund zu bringen hatte und bei Mönchhagen festlag." Über die Rettungsaktion und die Besorgnis von vielen Menschen, die sich nach dem Wohl von Lokführer und den Reisenden erkundigten, hat sich Schulz sehr lobend in der „Ostseezeitung" geäußert (siehe Faksimile auf diesen Seiten). *hb* →



Foto: ADN/Slg. Witt

Soldaten der Nationalen Volksarmee (NVA) beispielsweise aus Prora wurden zum Schneeschippen abkommandiert, hier im Einsatz auf der Insel Rügen.



Februar 1979, Strecke Velgast – Barth: Eine Schneeschleuder aus ČSSR-Produktion hat ihre liebe Mühe – und musste zwischenzeitlich aufgeben.

Fotos (3): Fritz Witt

EINHEIZ-OMA

Als Bremslok war in Zwickau auch 254 078 stationiert. 1981 kam unter anderem die 254 069 vom Bw Engelsdorf nach Zwickau und schickte die „Stamm-Drücklok" 078 in die Reserve. Die bestand nicht nur im Drück-Ersatz, sondern im Winter auch darin, die elektrische Heizung von Reisezugwagen zu prüfen, denn stationäre Einrichtungen dafür gab es nicht. Am 20. Dezember 1981 jedoch stand 254 078 zusammen mit 50 3523 und 50 3600, die erst im November mit zwei weiteren 50.35 nach Zwickau kam, abgestellt, nachdem es vom 14. bis 17. Dezember heftig geschneit hatte. 254 078 kam im April 1982 nach Dessau, wo sie eine E 6-Aufarbeitung erhielt – mit Teilen der 254 021. Mit deren Nummer verließ sie das Raw wieder!

Foto: R. Heinrich

Foto: Schiestl

SCHNEEFAHRT MIT VT 11

„Das Fahren mit den VT 11.5 war einfach ein Vergnügen", schwärmt Helfried Schiestl, pensionierter Kemptener Lokführer, der sich noch immer gerne an seine Fahrten mit dem eleganten Triebzug erinnert: „Man saß schön hoch und das Fahrzeug hatte wunderbare Laufeigenschaften." Jeden Freitag kam der VT 11.5 Mitte der 1980er-Jahre als Alpen-See-Express ins Allgäu. Der Reisebüro-Sonderzug kam zweiteilig aus Dortmund und wurde in Augsburg geteilt. Ein Teil fuhr Richtung Berchtesgaden, der andere Zugteil brachte seine Passagiere in den Winterurlaub nach Oberstdorf. Und auch ein strenger Allgäuer Winter konnte den robusten Zügen nichts anhaben, ganz im Gegensatz zu manchem Fahrzeug aus heutiger Produktion. Probleme konnte es lediglich mit der ungeheizten Scharfenbergkupplung beim Kuppeln der Züge in Augsburg geben. Diese Komplikation verbindet den VT 11.5 als einzige mit den modernen Triebwagen.





Mit der P8 ins Paradies

Es war ein kalter Wintertag im Januar 1981, als nach 75 Jahren die Geschichte der legendären preußischen P 8 im regulären Dienst zu Ende ging. Die polnische OK 1 359 (ex. 382155) hatte Fristablauf. Ihre letzten Tage verbrachte die damals 64 Jahre alte Dame beim Bw Meseritz (Miedzyrzecz), das den Oldtimer nochmals mit Donnerbüchsen auf der Strecke nach Topper (Toporow) einsetzte, die am Kloster Paradies (Goscikowo) vorbeiführte (links). In den Wochen zuvor absolvierte die P 8 noch eine große Schlesienrundfahrt für westdeutsche Eisenbahnfreunde (unten).



Mit Volldampf ins Glatzer Bergland

Breslau Hbf (Wroclaw Gl) am 27. Dezember 1980: Vor den altehrwürdigen Hallen dieses schlesischen Großstadtbahnhofs dampfen zwei mächtige Schnellzugloks vor sich hin. Pt 47 20, eine Mikado aus den 1950er-Jahren, bespannt den 14-Wagen-Schnellzug „Karkonosze“, der Winterurlauber ins Glatzer Bergland bringen soll. Der Zug ist über drei Stunden zu spät. In Warschau hat der Winter gewütet. Heizer Leopold Listwan und Lokführer Adam Pysa haben einen Gast aus dem Westen im Führerstand. Und der wird die 100 Kilometer bis Glatz (Klodzko) nicht mehr vergessen. 25 Minuten wird man herausholen, das mächtige Dampfross gibt sein Letztes. Kaum zu glauben, dass Polen ein Viertel Jahrhundert später EU-Mitglied sein und keinen Nachbarn DDR mehr haben würde.



Dem Umbauzug fährt die Kleineisen-Sammelanlage voraus. Mit einem starken Elektromagneten wird der größte Teil der Schrauben und Muttern eingesammelt, die lediglich Schrottwert besitzen. Problematisch ist das Einsammeln auf Stahlschwellen. Zwei Männer müssen meist noch zahlreiche Eisenteile, die sich nicht von den Schwellen lösten, mühsam von Hand aufklauben.

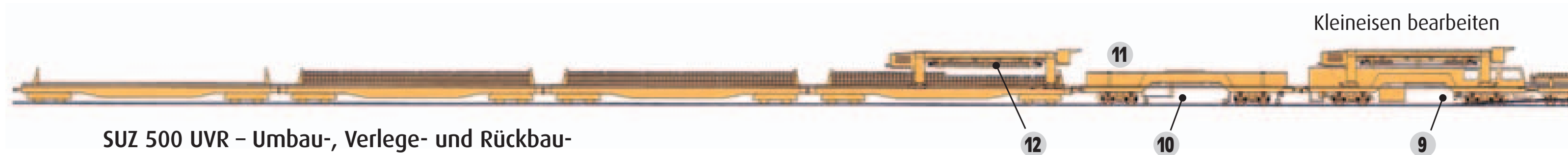
1





2

Diese kleine unscheinbare Maschine kann enorme hydraulische Kräfte entwickeln. Sie spreizt die Altschienen aus ihrer ursprünglichen Führung.



SUZ 500 UVR – Umbau-, Verlege- und Rückbauarbeiten am Gleis mit einer Maschine.

Der gelbe Engel

Gleisumbauzüge wie der SUZ 500 UVR gehören zu den beeindruckendsten Maschinen der heutigen Schienenwelt.

Hat das Gleis eine Panne? Ist es in die Jahre gekommen? Sind Züge permanent wegen Langsamfahrstellen verspätet? Dann ist es Zeit für den Einsatz des gelben Schienen-Engels SUZ (Schnellumbauzug) 500 UVR. In kürzester Zeit werden alte oder defekte Schienen mit einer unglaublichen Präzision ausgetauscht.

Eine Bahngesellschaft mit chronischen Gleisproblemen ist die „SüdostBayernBahn" (SOB), die rund um Mühldorf am Inn ein 440 Kilometer langes Netz eigenständig betreibt. Die SOB ist eines der so genannten vier Regionetze innerhalb des DBAG-Konzerns. Regionetze sind mittelständische Ausgliederungen, die selbstständiger arbeiten und entscheiden dürfen und im Rahmen dessen auch für die Infrastruktur verantwortlich sind (MEB 10/2003). Das Mühldorfer Netz war bis zur Gründung der SOB nicht für seine Modernität bekannt. Zahlreiche ungesicherte Bahnübergänge und ein veraltetes Schienensystem ließen kaum attraktive Fahrzeiten zu. Dass sich das nicht von heute auf morgen ändern lässt, war zu erwarten, aber seit Gründung der SOB im Jahr 2002 wird eifrig an der Modernisierung der Gleise und Bahn-



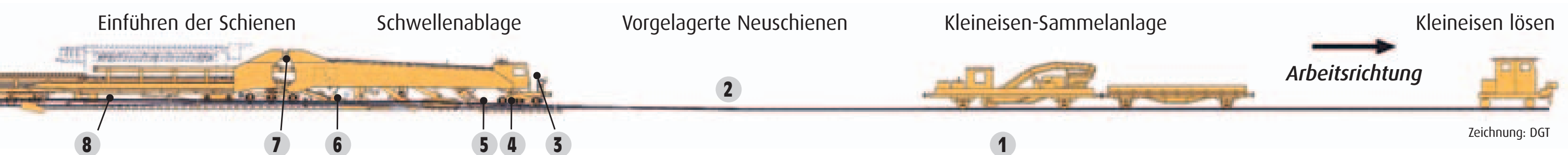
Christian Kubasch, Leiter Betrieb und Technik, von der „SüdostBayernBahn" erläutert der Oberbürgermeisterin Rosenheims, Gabriele Bauer, den weiteren Fortgang der Gleisbauarbeiten. Auch die unmittelbar neben den Gleisen lebenden Anwohner sollten durch eine Lärmreduzierung von den neuen Schienen profitieren.





3 Der Umbauzug von vorne: Im Führerstand wird die Ausrichtung des gesamten Verbandes überwacht. Die neuen Schienen liegen außen, das alte Gleis liegt dazwischen. Bemerkenswert ist die enorme Flexibilität der Gleisstränge.

4 Dieser unscheinbare Schlitten steuert den Umbauzug automatisch. Die Kufen rutschen innerhalb der alten Gleisführung und bestimmen so die neue Gleislage, die genau der alten entspricht. Kleine Korrekturen können noch während des Stopfens vorgenommen werden. Der Umbauzug kann aber auch, falls das Gleis nicht am selben Ort verlegt werden soll oder gar kein Altgleis vorhanden ist, zentimetergenau per Satellit gesteuert werden.



anlagen gearbeitet. Bis Ende 2005 sollen etwa 40 Kilometer umgebaut sein, das entspricht immerhin einem Zehntel des Gesamtnetzes.

Vom 14. Oktober bis 28. November 2005 war der Abschnitt von Rosenheim nach Mühldorf (KBS 944) an der Reihe. Etwas mehr als elf Kilometer Gleis, das zum Teil aus den 20er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts stammt, und 13 Bahnübergangsbeläge wurden vollständig erneuert. Der Preis der Modernisierung liegt bei rund 4,7 Millionen Euro.

Zum Einsatz kam der Gleis-Schnellumbauzug SUZ 500 UVR der Deutschen Gleis- und Tiefbau GmbH (DGT), einer Tochter der DB AG mit Sitz in Königsborn bei Magdeburg. Der SUZ 500, vom österreichischen Spezialisten Plasser und Theurer gebaut, ist einer der modernsten seiner Art und wurde 2002 in Dienst gestellt. Es gibt kaum eine Aufgabenstellung im Gleisbau, die mit diesem Zug nicht erfüllt werden könnte. Er ist in der Lage, Gleise neu zu verlegen, bestehende Gleise zu ersetzen und nicht zuletzt Gleisanlagen abzubauen.

Gleisbau ist ein kostspieliges Unterfangen. Kostentreibend sind dabei nicht nur Material und Betriebsstunden. Hinzu kommen Kosten durch Gleissperrungen mit den damit verbundenen Umleitungen oder Schienenersatzverkehr und durch den Personalbedarf. Der Schienenneu- beziehungs- →



5 Eine Kralle fährt mit enormer Kraft tief in das Schotterbett und reißt die alten Schwellen paarweise heraus. Direkt dahinter ist der Raupenvortrieb zu erkennen.

Die neuen Betonschwellen werden paarweise im Planum punktgenau abgelegt. Die alte Schiene läuft hier oberhalb des neuen Gleises.

6 


7 Während unten die neuen Betonschwellen zugeführt werden, transportiert ein Fließband oben die Altschwellen ab.


8 Zwei Männer laufen innerhalb des Gleisumbauzuges und kontrollieren mittels einer Lehre den korrekten Schwellenabstand.


9 Das neue Gleis wird an dieser Stelle automatisch eingefädelt. In der Bedienerkanzel wird der Vorgang genauestens überwacht.

weise -umbau muss in kürzester Zeit stattfinden und sollte möglichst in schwach frequentierten Zeiten wie in der Nacht ohne planmäßigen Personenverkehr durchgeführt werden – Anforderungen, die moderne Umbauzüge wie die Maschine der DGT erfüllen. Innerhalb von durchschnittlich rund zwei Stunden ist die gesamte Einheit nach dem Eintreffen am Einsatzort betriebsbereit und in einer Stunde ist der Zug abgebaut, was den kurzfristigen nächtlichen Einsatz erlaubt. Der Arbeitsraum des Zuges beeinträchtigt den Verkehr auf einem Nachbargleis nur geringfügig, sämtliche Materialtransporte finden entlang des Arbeitsgleises statt. Auch der Gleisumbau unter einer Oberleitung ist möglich. Der Personalbedarf ist auf ein Minimum reduziert. Wo früher in einer mühsamen Plackerei Hunderte von Männern bei allen Wetterlaunen nötig waren, reichen heute 19 ausgebildete Spezialisten, um bis zu 400 Meter Schienen in der Stunde bei optimalen Bedingungen zu verlegen.

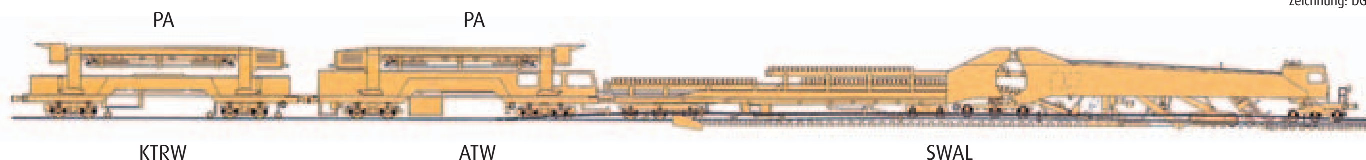
Beim Gleisumbau werden zunächst die neuen 180 Meter langen Schienenstücke neben das Altgleis gelegt, bevor ein Trupp die Kleineisen löst. Anschließend kommt die Kleineisensammelanlage, die magnetisch die Kleineisen aufnimmt. Danach folgt der Schienenspreizer, der die Altschienen aus ihrem Bett hydraulisch auf die Altschwellenköpfe drückt.

Mit brachialer Gewalt reißt die Aufnahmegabel die Altschwellen paarweise aus dem Schotterbett, bevor der mächtige Kettenantrieb des SUZ über diese Stelle walzt. Die enormen Kräfte und mechanischen Belastungen sind deutlich hörbar. Die Altschwellen werden rumpelnd auf einem Fließband nach oben abtransportiert, darunter gleiten die neuen Schwellen mit Leichtigkeit zur Verlegeeinheit. Der Zug kann sowohl Beton-, Holz-, Stahl- wie auch Y-Schwellen verlegen. Die Schwellenlage wird unmittelbar nachgemessen, bevor die neue Schiene eingefädelt wird. Der erstaunlich bewegliche SUZ erlaubt den Bau von Minimalradien von 200 Metern.

Zwei selbstständige Portalkräne rauschen permanent oberhalb des mehrere 100 Meter langen Zugverbandes auf eigenen Schienen hin und her, transportieren die Altschwellen zu den angehängten spe-

Technische Daten SUZ 500 UVR

Länge über Puffer:	82576 mm
Gewicht (ohne Portalanlagen und Tanks):	277 t
Maximale Geschwindigkeit mit Eigenantrieb:	20 km/h
Arbeitsfahrt:	1 km/h
Überstellgeschwindigkeit:	120 km/h
Minimaler Radius	
Arbeitsfahrt:	200 m
Überstellfahrt:	150 m
Arbeitsmaschine SWAL	
Länge (Puffer – Pufferbrust):	45200 mm
Höhe über SOK:	4500 mm
Maximale Breite:	3220 mm
Gesamtgewicht:	164 t
Antriebswagen ATW	
Länge (Puffer – Pufferbrust):	17032 mm
Höhe über SOK:	3000 mm
Maximale Breite:	3036 mm
Gewicht:	62 t
Energieversorgung:	CAT-Dieselmotor (567 kW)
Portal-Transport- und Rampen-Wagen KTRW	
Länge (Puffer – Pufferbrust):	18144 mm
Höhe über SOK:	2600 mm
Maximale Breite:	3036 mm
Gewicht:	51 t
Portalanlage PA	
Länge:	15185 mm
Breite:	3220 mm
Gewicht:	19 t
Energieversorgung:	144 kW Dieselmotor



Zeichnung: DGT



10

Vor dem endgültigen Festziehen aller Muttern und dem Verschweißen der Schienen, wird etwa jede zehnte Mutter von Hand angezogen, damit der nachfolgende Umbauzug sicher über das neue Gleis rollt.



11

Der aufregende Blick aus der Kanzel eines Portalkrans: Hunderte von neuen Betonschwellen warten noch auf den Einbau in ihrer neuen oberbayerischen Heimat.



12

Einer der beiden Portalkräne nimmt gerade eine Lage neuer Betonschwellen auf. Die Kräne haben eine autarke Energieversorgung und sausen mit einer beeindruckenden Geschwindigkeit über beinahe den gesamten Zug, von mehreren 100 Metern Länge.

ziellen Schwellentransportwagen, wo sie sogleich 25 neue Betonschwellen aufnehmen werden, um den SUZ 500 mit Nachschub zu füttern.

An vielen Stellen des Zuges hängen Notaus-Taster und die meisten Maschinisten sind per Funk verbunden, unerlässlich an diesem nicht ungefährlichen Arbeitsplatz, der eine normale Kommunikation auf Zuruf nicht zulässt.

Nachdem der Umbauzug sein Werk getan hat, werden die Schienen verschweißt und gegebenfalls das Schotterbett gereinigt. Anschließend wird das Schotterbett mehrmals gestopft, dabei kann die Gleislage noch geringfügig korrigiert werden, bevor im letzten Arbeitsgang der Schienenschleifzug die Gleise bearbeitet.

Der SUZ 500 ist im Mehrschichtbetrieb nahezu ständig im Einsatz. Nach dem Abstecher ins Oberbayerische ging es umgehend in den Würzburger Raum. Die Männer des Zuges sind ständig auf Achse, bei jedem Wetter. *Stefan Alkofer*



Der Abendgüterzug Ng 66 335 überquert das Römertalviadukt. Planmäßig ist der Zuglok 50 3671 eine 110 vorgespannt.

Zugbildung



für fünf DDR-Mark

Die ab 1982 wieder dampfbespannten Güterzüge Zwickau – Falkenstein wurden 1983 über Reichenbach umgeleitet. Für gute Motive lockten Fotofans die Personale auch mit Geld.



Karte: DR/Slg. hb

Die Kursbuchkarte der frühen 80er-Jahre zeigt Planstrecke und Umleitung nach Falkenstein.

50 3671 hat am 21. Juni 1983 600 Tonnen Grenzlast – ohne Schiebelok. Langsam, aber mit Volldampf passiert sie Block Beiersdorf.



Ab 1982 musste die Deutsche Reichsbahn aus energiepolitischen Gründen in verschiedenen Bahnbetriebswerken (Bw) wieder Dampflokomotiven planmäßig im Zugdienst einsetzen. In der Reichsbahndirektion (Rbd) Dresden wurden die Strecken um Nossen, Karl-Marx-Stadt, Glauchau, Aue und Zwickau zum Eldorado für Eisenbahnfreunde, denn dort fuhren die Reko-Maschinen der Baureihe 50.35. Fünf Jahre lang gehörte der Gestank der Zweitakter, ob Wartburg, Trabant, Mopeds oder Motorräder, zu den Touren der Fotofans dazu, mit denen sie den Loks auf ihren Einsatzstrecken nachjagten.

Einzige Strecke im Vogtland, auf der wieder Dampfloks eingesetzt wurden, war die damalige KBS 443 Zwickau – Falkenstein (– Adorf/Klingenthal). Das Bw Reichenbach, Einsatzstelle (Est) Zwickau, ersetzte mit einer Reko-50 eine 118.2 des Bw Aue. Ab 25. Mai 1982 lief die 50.35 im Dienstplan 120.

Im schönsten Tageslicht verließ der Nahgüterzug 66 333 meist unter großer Rauchentwicklung um 11.28 Uhr täglich den Zwickauer Güterbahnhof. 600 Tonnen Buchfahrplanlast, mit Vorspann 970 Tonnen, schienen auf den ersten Blick nichts Ungewöhnliches zu sein. Wegen des teilweise schwierigen Streckenprofils auf der 36 Kilometer langen Fahrt nach Falkenstein erhielten die Güterzüge jedoch planmäßig eine Diesellok der BR 110 als Vorspann. Laut Fahrplan verließ die Lok im Bahnhof von Lengenfeld die Zugspitze und rangierte die dort abgesetzten Güterwagen. Bis Falkenstein konnten die Fotografen dann die Dampflok auf der steigungsreichen Strecke pur erleben.

Organisatorisch bedingt musste die 110 vor der Dampflok laufen: Die Zugbildung der Falkensteiner Züge im Zwickauer Güterbahnhof erfolgte auf einem Stumpfgleis. Ein →



Ng 66 333 fährt am 20. Juni 1983 über die Brücke der A73. Heute fährt dort nur die Vogtlandbahn.



50 3688 holt in der langen Einfahrt von Neumark Schwung für die Weiterfahrt nach Reichenbach.

Ansetzen der 110 als Schlusslok hätte es erfordert, den meist 400 Meter langen Güterzug vorzuziehen, die Diesellok ins Gleis einzufahren und den Zug wieder zurückzudrücken, ein erheblicher Rangieraufwand.

Rechtzeitige Absprachen beim Vorbereitungsdienst des Lokpersonals, bei denen nicht selten ein Fünf-Mark-Schein den Besitzer wechselte, ermöglichten indes die Erfüllung so manchen Fotografen-Wunsches. Da die Eisenbahner im Sozialistischen Wettbewerb laut Prämienordnung der DR pro Quartal zusätzlich 60 bis 100 Mark der DDR für die Dienstplangemeinschaft abfassen konnten, war das Geschäft mit den Fotografen lukrativer. Nicht selten hieß die Devise auch: Devisen! Denn Fotografen aus dem „Nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet" (NSW) haben zu diesem Zeitpunkt die DDR als Bahnland längst entdeckt. Dies möge als Hintergrund genügen.

Im Sommer 1983 gab es ein besonderes Schmäckerchen für Eisenbahnfreunde, egal woher. In Lengenfeld musste eine Eisenbahnbrücke über die Göltzsch für den Einsatz der 132 mit 20 Tonnen Achslast umgebaut werden. Die Güterzüge von Zwickau nach Falkenstein wurden während der Bauarbeiten über Reichenbach – Herlasgrün umgeleitet. Diese Fahrstrecke über die alte deutsche Ferneisenbahn Leipzig – Hof war deshalb besonders interessant, weil bei Netzschkau der Welt größte Ziegelbrücke, die Göltzschtalbrücke, wieder mit planmäßigen Dampfzügen befahren wurde! Das kam einer kleinen Sensation gleich, besonders wenn man bedenkt, dass das Bw Reichenbach ab Sommerfahrplan 1967 als erstes Bw bei der Deutschen Reichsbahn voll verdieselt war. Eisenbahnfreunde wussten von dieser Besonderheit und nutzten die Tage, an denen die Umleiterzüge fuhren.

Nahezu an jedem Tag wurde in der Est Zwickau hinter den Kulissen gearbeitet, um die Vor-

27

N 66331 (70,1) Zwickau (Sachs) Hbf—Falkenstein (Vogtl) Mbr 36
650 t H, 1020 t H mit Vl
ab Lf 600 t H
Hg max 60 km/h
Tfz 118.2, bis Lf + Vl 110

N 66333 (70,1) Zwickau (Sachs) Hbf—Falkenstein (Vogtl) Mbr 36
600 t H, 970 t H mit Vl
ab Lf 580 t H
Hg max 60 km/h
Tfz 50 + Vl 110 bis Lf

N 66335 (70,1) Zwickau (Sachs) Hbf—Voigtsgrün Mbr 36
970 t H
Hg max 60 km/h
Tfz 50 + Vl 110

			66331		66333		66335	
1	2	3	4	5	4	5	4	5
129,4		Zwickau (Sachs) Hbf Stw B 10	—	406	—	1128	—	1903
		Zwickau (S) Hbf Stw W 11	—	—	—	—	—	—
	40	Zwickau (Sachs) Hbf Stw W 15	—	11	—	33	—	07
130,1 / 0,2		1,23						
1,2	60	10,47 VE ▽ 50 km/h						
		10,90 Gl 2						
	40	Voigtsgrün	—	34	—	58	1931	—
	60	15,00						
	50	19,62						
11,8	20	19,88						
	50	Lengenfeld (Vogtl)	448	533	1212	1222		
	60	Auerbach (Vogtl) unt Bf	552	623	41	54		
		Anschl Ellefeld Hp	—	—	—	—		
20,5	55	31,47						
28,3	50	31,50						
31,1								
33,2	55	Falkenstein (Vogtl)	634	—	1305	—		

Repro: R. Heinrich

Buchfahrplan, Heft 339-33, 29. Mai bis 2. Juni 1983: 66 333 war der begehrte „Fotogüterzug".

Für kurze Zeit kam der Dampf zurück: Die Fotofans genossen das Glück!

Das wohl begehrteste Motiv war das Überqueren der Göltzschtalbrücke. Am 21. Juni 1983 war es 50 3671 mit Ng nach Falkenstein.



Fotos (5): Rainer Heinrich

spannlok doch an den Zugschluss zu kuppeln. Die Zugleistungen teilten sich 50 3688 und 50 3671, und ihre Fahrt führte nicht nur über das Göltzschtal-Viadukt, sondern auch über die Römertalbrücke bei Steinpleis, vorbei an über 100 Jahre alten Blockstellen wie Bk Linde und Bk Beiersdorf, sowie über die Nebenbahn ab Herlasgrün.

Zeitlich gesehen waren die 50-Einsätze zwischen Zwickau und Falkenstein die kürzesten: Am 25. Mai 1982 begonnen, endeten sie bereits am 10. Januar 1984. An jenem Tag zog 50 3671 letztmals Ng 66 333 ins Vogtland. Den Abendzug Ng 66 335 bespannte die Altbau-50 3145. Schon am darauffolgenden Tag fuhr erstmals eine Diesellok der BR 132, womit neben den Dampfloks der BR 50 auch die 110 entbehrlich wurden.

Der Umlauf der Zwickauer Dampfloks änderte sich zu Gunsten des Einsatzes auf der Strecke nach Aue – Schwarzenberg mit einzelnen Leistungen bis Blauenthal. Gemeinsam mit zwei 50 des Bw Aue erreichte der Zugverkehr bis 1987 nochmals eine Verdichtung, bei der zu bestimmten Tageszeiten fast stündlich ein dampflokbespannter Zug ins Erzgebirge rollte. Zum Fahrplanwechsel am 25. Mai 1987 bespannten die Zwickauer 50 3659 und 50 3145 letztmals einen Güterzug zwischen Aue und Schwarzenberg. Bis Jahresende fuhren nur noch Dampfloks des Bw Aue Leistungen auf dieser Strecke. *Rainer Heinrich*

Zu früh, zu spät? Vertane Chancen im Kombi-Verkehr

Foto: Josef Högemann



Behälter-Verkehr: 290 065-2 am 27. Juli 2000 mit Übergabezug nach Rahden im Bahnhof Lübbecke.

Von Haus zu Haus

Teil 3

Kombiniere

Fotos (2): DB, BD Hamburg; Slg. Stefan Carstens



Reizvoller Anachronismus bei der Zementverladung: Eine T3 rangiert mit modernem BTs 50 und Edkrt-Behältern 1953 in Lübeck-Herrenwyk.

Eine an sich wirklich pfiffige Idee scheitert am fehlenden Mut zum Risiko und an den Rahmenbedingungen: Bereits in den 70er-Jahren beginnt bei der Bundesbahn der Niedergang des pa-Behälter-Verkehrs.

Was hätte weiland der berühmte Detektiv Sherlock Holmes gesagt, wenn er überhaupt und noch dazu zur rechten Zeit gelebt hätte? „Kombiniere, das ist der Kombi-Verkehr", hätte er wohl scharfsinnig bemerkt und sodann die Jagd nach dem Täter aufgenommen.

Tatsächlich wäre es für den renommierten Spürhund eine echte Herausforderung gewesen, die komplexen Ursachen für das Dahinscheiden des pa-Behälter-Verkehrs auf Schiene und Straße sowie die für diese Entwicklung verantwortlichen Hintermänner zu ermitteln.

Was heute fehlt, erwies sich damals als ein Grund für die weitgehende Reduzierung des Kombi-Verkehrs auf unkombinierte Schienentransporte: Die seinerzeit noch erhebliche Anzahl privater Gleisanschlüsse. Zudem war die Unterhaltung der Straßenfahrzeuge, Voraussetzung für leistungsfähige Angebote bis vor die Kundenhaustür, manchen in den Bundesbahn-Chefetagen ein Dorn im Auge.

So gab es bereits Anfang der 70er-Jahre bei der DB einerseits



Privat-Behälterverkehr anno 1952: Bei der DB nur eingestellt sind Tragwagen und pa-Behälter der Hamburger Contrans.


Foto: Böhlke; Slg. Stefan Carstens

Tragwagen, Bauart BTmms 58 (vorn) und BTms 55, stehen mit Efkr-Behältern am 8. Dezember 1966 im Rbf Hamburg-Harburg.

Bestrebungen, den pa-Behälter-Verkehr mittelfristig ganz einzustellen. Andererseits rührte die Bundesbahn noch 1979 auf der Internationalen Verkehrs-Ausstellung (IVA) in Hamburg kräftig die Werbetrommel für das flexible System mit den nun als Mittelcontainer bezeichneten Behältern.

Da der Kerngedanke des Systems, die schnelle Umladung zugunsten mittelständischer Kunden von einem Verkehrsträger auf den anderen, mehr und mehr ins Hintertreffen geriet, war es freilich nicht verwunderlich, dass sich der neue Container-Verkehr mit Trans- beziehungsweise Überseecontainern auch bahnintern Wettbewerbsvorteile verschaffte. Mit größeren Ladeeinheiten von 32 bis zu 70 Kubikmetern und bis 26,7 Tonnen Ladegewicht setzten sich diese Großcontainer schnell auch europaweit durch.

Im Laufe der 70er-Jahre sank denn auch der Bestand an älteren Behältertragwagen und Behälter-Bauarten bei der Deutschen Bundesbahn kontinuierlich. Instandhaltungsarbeiten wurden auf das Notwendigste beschränkt. Viele Wagen und noch mehr Behälter wurden verschrottet oder an Privat-Betreiber verkauft. Derartige bei der DB nur eingestellte Garnituren gab es freilich auch schon zu Zeiten der jungen Bundesbahn. Die Hamburger Übersee-Behältergesellschaft Contrans verfügte beispielsweise bereits in den frühen 50er-Jahren →

Bedeutung der Gattungszeichen

D Behälter über 3 bis 6 m³ Fassungsraum
E Behälter über 6 bis 16 m³ Fassungsraum

Bedeutung der Nebenzeichen

a Aufsetzwände (bei Eos-Behältern)
b Abdeckung für Behälter
d geschlossen, mit Einfüllklappe im Deckel; Druckbehälter
f geschlossen, kreisförmiger Querschnitt mit Einfüllklappe und Auslaufklappen (Feinschüttgut); Fassungsvermögen bis 7,5 m³
ff geschlossen, kreisförmiger Querschnitt mit Einfüllklappe und Auslaufklappen (Feinschüttgut); Fassungsvermögen über 7,5 m³
h heizbar
i geschlossen, für Kühlgut, isoliert
k kranbar
o offen, Wannenform, Fassungsvermögen bis 7,6 m³
oo offen, Wannenform, Fassungsvermögen über 7,6 m³
p für Paletten
r rollbar
s offen, mit senkrechten Wänden
t Türen an der Stirnwand
ü Überseebehälter
v Viktualien (Lebensmittel)
w Wärmeisolierung
z für Zement (mit Bodenentleerung)

Behälter-Bauarten der Deutschen Bundesbahn (Auswahl)

Gattung	*Nr.*	*Bauart*	*Fassungsraum*	*Eigengewicht*	*Ladegewicht*	*Stückzahl*
Ekrt	72	Geschlossener Behälter mit Stirnwandtüren	11,0 m3	1000 kg	5 t	744
Eokrt	72	Offener Behälter in Wannenform	7,6 m3	1000 kg	5 t	1728
Edkrt	72	Geschlossener Behälter mit Einfüllklappe für Schüttgut in Wannenform	7,6 m3	1000 kg	5 t	772
Eoskrt	71	Offener Behälter mit senkrechten Wänden	7,6 m3	1000 kg	5 t	2309
Efkr	72	Feinschüttgutbehälter	7,5 m3	900 kg	5 t	4309
Eikrt	72	Kühlbehälter	8,5 m3	1350 kg	4,7 t	47
Dzkr	52	Zementdoppelbehälter mit Schwerkraft-entladung	2 x 2,3 m3	1000 kg	5 t	357
Dkrt	52	Überseebehälter, 2 Behälter auf Rollbock	5,2 m3	607 kg	2,5 t	105

Halbherzig: Auslaufmodell pa-Behälter

Foto: Herbert Stemmler



Noch 1979 auf der Internationalen Verkehrs-Ausstellung (IVA) in Hamburg warb die DB.

Foto: Carsten Petersen



Der Abgesang bei der DB AG: Von Haus zum Haus, respektive Schuppen mutierte dieser Behälter am Ende seiner Laufbahn.

über etliche eigene Behältertragwagen und eine ganze Armada von pa-Behältern.

Die stetig weiterbetriebene Spezialisierung bei den Behälter-Bauarten, eigentlich eine Stärke des Systems, so es denn weiter floriert hätte, erwies sich mehr und mehr als kontraproduktiv. Der unbefriedigende Nutzlastfaktor stellte schleichend, aber unübersehbar allmählich den gesamten pa-Behälterbetrieb in Frage. Die ständig zunehmende Straßenkonkurrenz tat ein Übriges. Sie erwies sich häufig als schneller, zumeist billiger und zudem auch zunehmend flexibler.

Eine Konsequenz: Mitte der 80er-Jahre wurde die bahneigene Zustellung der pa-Behälter auf der Straße ganz aufgegeben. Private Spediteure übernahmen im Auftrag der Bahn die wenigen noch verbliebenen Leistungen.

Der kümmerliche Rest des einst mit so großen Erwartungen verknüpften „Von-Haus-zu-Haus"-Verkehrs spielte sich fortan praktisch nur noch als reiner Anschlussverkehr mit kompletten Wagenladungen ab. Trotzdem wurden so immerhin noch 600 000 Tonnen jährlich befördert, mit denen die Bundesbahn Umsätze von etwa 27 Millionen D-Mark erzielte.

Auch deshalb fiel die Entscheidung, die 1987 noch vorhandenen knapp über 9000 Behälter für eine weitere Nutzungsdauer von noch einmal zehn Jahren herzurichten. De facto wurden aber zwischen 1989 und 1993 nur noch 4000 Mittelcontainer aufgearbeitet und bis Ende 2000 auch instandgehalten.

Die nicht mehr instandgesetzten Behälter musterten die Bundesbahn und hernach die Deutsche Bahn AG im selben Zeitraum aus. Auch den modernisierten pa-Behältern erging es nicht besser. Ihre Ausmusterung, mit der ein ganzes System, nicht aber die zugrundeliegende Idee beerdigt wurde, erfolgte nur später.

Heute wird dem Kombi-Verkehr, auch bei der DB AG im Verein mit Stinnes, grundsätzlich wieder mehr Aufmerksamkeit geschenkt. Und wer weiß, vielleicht erkennt man ja spätestens im Dauerstau die Vorteile des pfiffigen Haus-zu-Haus-Verkehrs wieder.

Oliver Strüber/Karlheinz Haucke

Umladetechnik in Teil 4

Privat-Behälter-Verkehr in den 90er-Jahren: LB-Wagen mit pa-Behältern des Güterloher Mineralölhandels Fricke; die DEA gibt´s übrigens mittlerweile schon nicht mehr.

Foto: Josef Högemann



Es war wie ein vorweggenommenes Weihnachtsgeschenk, als unerwartet Lok 01 161 mit D 109 um 15.30 Uhr am 20. Dezember 1969 in Helmstedt einlief.



An eisigen, aber klaren Wintertagen neigen Dampfwolken zu besonders eindrucksvoller Ausprägung. Ein Grund, warum es Eisenbahnbegeisterte, zumal die Fotografen unter ihnen, zu solchen Zeiten seit jeher nicht zögern ließ, die wohlige Stubenwärme gegen die kalte Luft irgendwo am Schienenstrang einzutauschen.

Die Wahrscheinlichkeit, eine Dampflokomotive in Aktion zu erleben, war freilich früher, zumal vor über drei Jahrzehnten, ungleich größer als heutzutage. Eine Garantie allerdings gab´s selbst anno 1969 nicht. Fachbuchautor Klaus Lier kann davon ein Lied singen. Ihm wurde eine gehörige Portion Geduld abverlangt, ehe ihm doch noch jene Aufnahme im letzten Abendlicht gelang, mit der er seinerzeit bei unserem Wettbewerb „Ein Bild und seine Geschichte" den ersten Preis errang. Doch lassen wir Klaus Lier selbst erzählen.

Ein Bild und seine Geschichte

Grenzland-Winter



Fotos: Klaus Lier

Abendstimmung in Helmstedt mit 01 161: „Einige Zeit stand ich noch im BW am Wasserkran bei der Lok, bis die Dunkelheit hereinbrach."

Bitterkalt, strenger Frost: Beim Warten auf sein Weihnachtspräsent bewies Klaus Lier in Helmstedt 1969 Durchhaltevermögen.

Die Stadt Helmstedt war in den Jahren der Teilung Deutschlands mit ihrem Grenzbahnhof immer ein Anziehungspunkt für Eisenbahnfreunde. Während der Dampflokzeit konnte man hier vor allem Maschinen der Baureihen 01, 01.5 und 41 aus der DDR ungehindert fotografieren.

Im Sommer 1968 war ich zum ersten Mal in Helmstedt und am 20. Dezember 1969 zog es mich erneut dorthin.

Von meinem damaligen Wohnort Seesen aus fuhr ich mit dem Zug über Braunschweig nach Helmstedt. Es war bitterkalt, um die minus 15 Grad und es lag Schnee bei herrlichem Sonnenschein. Beste Voraussetzungen also, um schöne Aufnahmen zu machen. Leider waren die Bespannungen der D-Züge aus Richtung Berlin und Magdeburg nicht immer bekannt, hatten doch auch bei der DR inzwischen Diesellokomotiven, die V 180 und V 200, die Dampfloks abgelöst. Bei der DB fuhren in den Lokumläufen des Reisezugdienstes ohnehin meistens Dieselmaschinen vom BW Braunschweig, so dass aus dieser Richtung keine Dampflok zu erwarten war.

An diesem Tag sollte jedoch alles anders laufen als geplant. Der strenge Frost beeinflusste den Schienenverkehr erheblich.

Nachdem D 108 Warschau – Berlin – Köln – Paris, Zuglok 01 516, mit einstündiger Verspätung in Helmstedt angekommen war und wir einige Fotos geschossen hatten, kam eine Durchsage über den Bahnhofslautsprecher sehr ungelegen: Sämtliche noch zu erwartenden Züge wie D 110, D 114, D 112 und D 118 aus Richtung Osten sollten sich um mehrere Stunden verspäten.

Damit war im Grunde der Tag gelaufen. Enttäuscht verzog sich die Handvoll Eisenbahnfreunde in die Bahnhofsgaststätte, um sich bei einer Gulaschsuppe aufzuwärmen und zu fachsimpeln. Unsere einzige Hoffnung, dass vielleicht D 109, der Gegenzug des D 108, dampfbespannt sein könnte.

Und wirklich, es war wie ein vorweggenommenes Weihnachtspräsent, als gegen 15.30 Uhr Lok 01 161 des BW Braunschweig in Helmstedt einlief. Die Sonne wollte schon langsam untergehen, ließ aber noch einige sehr schöne Aufnahmen zu.

Einige Zeit stand ich dann noch im BW am Wasserkran bei der Lokomotive, bis die Dunkelheit hereinbrach und die Heimreise nahte. Für mich bleibt dieser Tag für immer in Erinnerung.

Klaus Lier

Familien-Chronik

Udo Kandler: Die 628-Familie. Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe 5/2005, Verlagsgruppe Bahn, Fürstenfeldbruck 2005. ISBN 3-89610-145-5, 90 Seiten, 119 Farb-, 20 Sw-Abb.;Preis: 12,50 Euro.



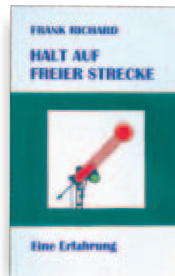
■ Sie galten nicht gerade als Schönheiten: Die Dieseltriebwagen der Baureihen 627 und 628 traten vor drei Jahrzehnten an, die Schienenbusse der 50er-Jahre abzulösen. Bis zur Indienststellung des ersten Serienfahrzeugs gingen allerdings ganze zwölf Jahre ins Land. Was die Erfolgsgeschichte dieser Triebwagen-Familie vor dem Hintergrund der Bahnreform und ihrer Folgen auf wenig mehr als eine Dekade begrenzte. Das längst fällige Portrait dieser fast 500 Familienmitglieder legt der bekannte Autor in gewohnt fundierter Form vor. Entwicklung, Technik und Einsatzgeschichte, mit Ausnahme der jüngsten Polen-Exporte, werden in Wort und Bild umfassend dokumentiert. *hc*

● ***Fazit: Baureihen-Portrait von bleibendem Wert***

Traumland-Bahn Sarangesi

Frank Richard: Halt auf freier Strecke. Eine Erfahrung. Shaker-Verlag, Aachen 2004. ISBN 3-8322-2739-3, 208 Seiten; Preis: 14,80 Euro.

■ Wer den Autor kennt, der hier unter Pseudonym seinen ersten Roman veröffentlicht, der weiß, dass der Protagonist Karl Gustav Schopf, seines Zeichens Eisenbahn-Ingenieur, durchaus autobiographische, wenn auch imaginäre Züge trägt. Ort der Handlung: Die fiktive Insel Sarangesi, bevölkert von Eingeborenen, Portugiesen und deutschstämmigen Siedlern und Emigranten. Die stimmige Einbettung des Geschehens rund um die dortige Staats-Inselbahn in die 30er-Jahre des 20. Jahrhunderts verrät den gelernten Historiker, der Sprachduktus den Germanisten und Kleist- sowie Lessing-Bewunderer. Die liebenswert gesponnene Geschichte geizt nicht mit Dampfloktechnik-Informationen. *hc*



● ***Fazit: Lesenswert gerade auch für Technik-Interessierte***

Im Signal-Dschungel

Erich Preuß: So funktionieren Eisenbahn-Signalsysteme: Transpress-Verlag, Stuttgart 2005. ISBN 3-613-71267-9, 152 Seiten, 106 Farb-, 28 Sw-Abbildungen; Preis: 19,90 Euro.



■ An Laien wendet sich der Autor mit seinem Buch und packte darum die oft komplizierten Zusammenhänge in möglichst einfache Sätze. Dabei geht es um Bedeutung, Aufstellung und Bedienung der Signale, nicht um deren Bauformen. Auch außergewöhnliche Signale finden Erwähnung. Verständlich werden beispielsweise die Funktionen der induktiven Zugsicherung und der Linienzugbeeinflussung erläutert. Gelegentlich ist es schwierig, die im Text erläuterten Sachverhalte den entsprechenden Abbildungen zuzuordnen. Der teilweise pixelige Druck der zumeist aktuellen Bilder lässt sich vermutlich auf falsche Bearbeitung zurückführen. *yo*

● ***Fazit: Gute Ergänzung zu Original-Signalbüchern***



Ausserdem erschienen

Helvetische Impressionen

Armin-Schmutz: Schweizer Bahnen 2006. Loki-Kalender, Fachpresse Zürich AG, Zürich 2005. ISBN 3-9522945-4-3, 15 Blatt, 16 Farbaufnahmen; Preis: 25,80 CHF/17,00 Euro.

Zum Schluss ein Leckerbissen aus den kanadischen Rockies, aber sonst bleibt der Jahresbegleiter seinem Titel treu im Lande Tells.

• **Wandschmuck nicht nur für Eidgenossen**

Grandiose Landschaften

Klaus Eckert: Bahnen und Berge 2006. Europmedia-Verlag, Irsee 2005. 13 Blatt, 13 Farbaufnahmen; Preis: Euro 14,90.

In gewohnt erstklassiger Qualität erklärt Klaus Eckert mit großformatigen Farbbildern seine Liebe zur Welt der Berge und ihrer Eisenbahnen, reizvoll zu jeder Jahreszeit.

• **Nicht nur ein Eisenbahn-Kalender**

Die Legende lebt

Stars der Schiene – Baureihe 103 2006. Europmedia-Verlag, Irsee 2005. 13 Blatt, 13 Farbaufnahmen; Preis: Euro 14,90.

Die wachsende Gemeinde der E03-Fans wird sich freuen, dass mit dem neuen Jahreskalender der ersten Hochgeschwindigkeitslok der Bundesbahn erneut ein Denkmal gesetzt wurde.

• **Mit der 103 stilvoll durchs Jahr**

Zwei in einem

Eisenbahnen einst und jetzt 2006. Eisenbahn-Journal-Kalender, Fürstenfeldbruck 2005. ISBN 3-89610-143-9, 13 Blatt, 13 Farb- und 12 Sw-Fotos; Preis: Euro 9,95.

Bunt oder schwarzweiß, modern oder aber historisch: Der querformatige Jahresgeleiter bietet beides, je nachdem, wie er hängt.

• **Zwei Seiten und die Qual der Wahl**

Von Schwarz bis Weiß

Freunde der Eisenbahn (Hrsgb.): FDE-Kalender 2006. Verlag Uhle und Kleimann, Lübbecke 2005. 37 Seiten, 37 Sw-Fotos: Preis: Euro 9,00.

Einmal mehr beweisen die Hamburger Freunde der Eisenbahn, dass die Schwarzweiß-Fotografie nach wie vor ihre Berechtigung hat. Auch der 48. Jahrgang bleibt dieser Tradition treu.

• **Liebenswerte Erfolgsrezeptur**



Ein frisch überholter und neu lackierter TB 11-Zwölfzylinder-Motor aus dem Hause MTU mit knapp 120 Litern Hubraum!

Foto: Kiebler

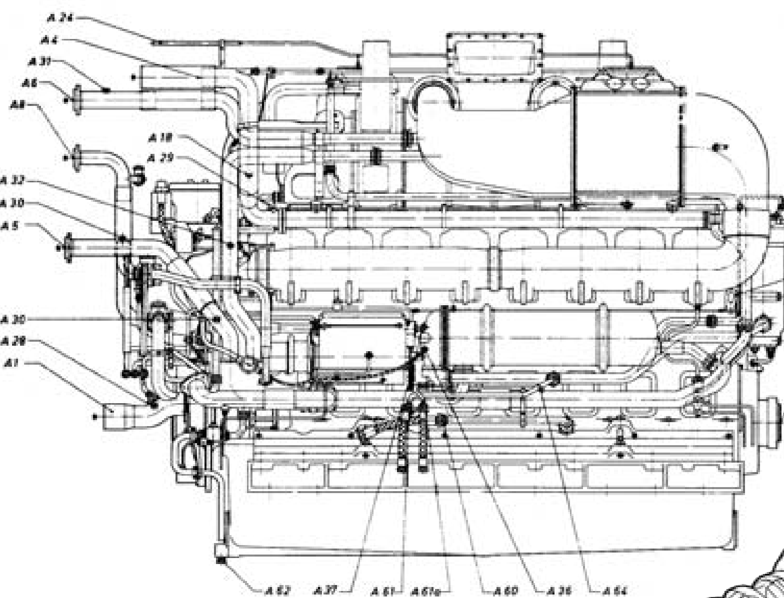
Die MTU Friedrichshafen ist die geglückte Fusion eines großen Teils der Kompetenz und Tradition des deutschen Großdieselmotorenbaus.

TEIL 2

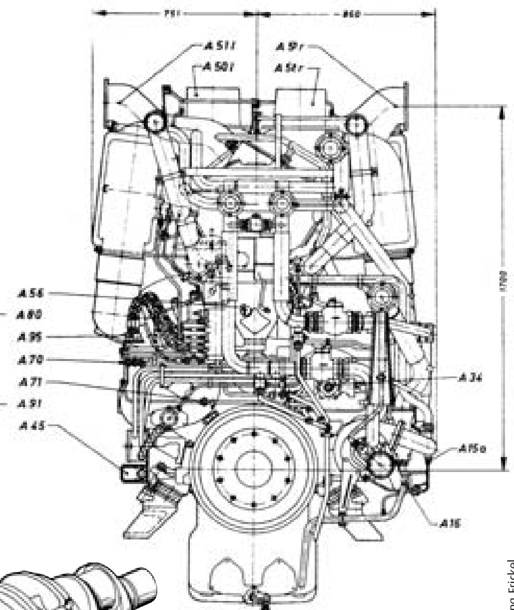
Die Maschinisten

Das Ende des Zweiten Weltkriegs bedeutete eine Zäsur für die Maybach-Werke. Ein Vetrag aus dem Jahr 1946 mit dem französischen Staat rettete den Standort am Bodensee: Karl Maybach verpflichtete sich, für Frankreich einen Panzermotor zu konstruieren, dafür durfte das Werk in Friedrichshafen weiter produzieren. Gleichzeitig griff Karl Maybach damals die Arbeit an Dieselmotoren für Schienenfahrzeuge wieder auf. Die Verdieselung des Zugverkehrs in den USA blieb in Europa nicht unbemerkt. Allerdings wurden in den Vereinigten Staaten große, schwere, langsamlaufende Dieselmotoren eingebaut. Zuverlässige Motoren, die aber zu ebenso schweren Lokomotiven führten. Die Entwicklung in Deutschland lief auf das Konzept der schnelllaufenden Dieselmotoren hinaus. Die beiden wichtigsten Hersteller für Bahndieselmotoren, Mercedes-Benz und Maybach, arbeiteten intensiv an den wesentlich kompakteren Konstruktionen. Die GO-Reihe von Maybach beruhte noch auf einer Entwicklung aus den frühen 1930er-Jahren. Eine wichtige Maybach-Entwicklung der frühen Nachkriegszeit war die Verwendung der Scheibenkurbelwelle anstatt der zuvor verwendeten Rollenlagerung der Pleuel auf den Hubzapfen und die Tunnelbauweise des Kurbelgehäuses. Das erhöhte die Zuverlässigkeit der Motoren. Schnelllaufenden Dieselmotoren begegenete zu dieser Zeit noch

16 Zylinder, 1500 Umdrehungen, 1900 PS



Der MTU-16-Zylinder MB 16 V 652 TB war eine Mitgift aus dem Hause Daimler-Benz.



Scheibenkurbelwelle des ursprünglich als MB 839 Bb bezeichneten Motors.

Zeichnung: MTU/Sammlung Frickel



Foto: Lützenberger



Foto: Kiebler

Die 212 gewährt einen Blick auf ihren MTU-Zwölfzylinder (MB 12 V 652 TA)

Die Baureihe 216, hier in Zwingenberg, die 217 und teilweise die 215 hatten 16-Zylinder-Motoren von MTU.

immer das Vorurteil, dass sie zwar erheblich geringeres Gewicht und kleinere Einbaumaße, aber dafür eine sehr viel höhere Anfälligkeit besäßen. Das lag daran, dass manche Hersteller anfangs einfach die Drehzahlen ihrer Langsamläufer steigerten ohne gravierende Konstruktionsänderungen. Ein schnelllaufender Dieselmotor ist aber eine spezielle eigenständige Konstruktion und die schiere Drehzahl sagt noch nicht viel über den Motor aus. Ein entscheidenderes Kriterium ist die Kolbenflächenleistung, die Leistung, die pro Kolbenfläche abgegeben werden kann.

Erhebliches Entwicklungspotenzial gab es noch bei der Leistungssteigerung durch Aufladung und Ladeluftkühlung. Aber auch die Kolbenkühlung, die Maybach einführte, sorgte für eine Leistungssteigerung. Durch eine verbesserte Wämeabfuhr am Kolbenboden konnte die Zylinderbohrung gesteigert werden und die Leistung pro Zylinder stieg.

Die daraus resultierende neue Dieselmotoren-Baureihe MD entpuppte sich als eine so gelungene Konstruktion, dass die Existenz des Werkes gesichert war. Hauptabnehmer sollte die Eisenbahn sein, doch die enorme Leistungsfähigkeit machte die Baureihe zum begehrten Antrieb schneller Boote. Die neue Baureihe bewirkte auch eine bedeutende Steigerung des Exportvolumens.

Trotz dieser Erfolge erkannte der damalige Maybach-Chef Jean Raebel, der 73-jährige Karl Maybach zog sich 1952 aus dem Geschäft zurück, Ende der 1950er-Jahre, dass das Unternehmen einen Partner brauchte, um langfristig zu bestehen. Idealer Partner war die Daimler-Benz AG, die ebenfalls auf Kompagnon-Suche für den Großmotorenbau war und deshalb die Maybach-Mehrheit übernahm. Die 1960er-Jahre prägte die Fusion mit dem Großmotorenbereich aus Untertürkheim. Und schon 1969 kam der nächste Schritt: Die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (MAN) stieg mit ins Boot und es kam zur Gründung der Motoren- und Turbinen-Union Friedrichshafen GmbH MTU. Daraufhin verlagerte MAN die Produktion von drei schnelllaufenden Dieselmotor-Baureihen von Augsburg nach Friedrichshafen. Aus drei Unternehmenskulturen musste nun eine gemeinsame entstehen; das Motorenprogramm musste vereinheitlicht und der Export angekurbelt werden, da die DB-Verdieselung beinahe abgeschlossen war.

Die MTU schaffte den Übergang. Bis Anfang der 90er-Jahre stieg der Exportanteil bei Motoren auf über 80 Prozent. Der Umsatz stieg von 270 Millionen Mark im Jahre 1970 auf über zwei Milliarden Mark im Jahr 2000. 2005 könnte wieder eine Zäsur für die Friedrichshafener bedeuten. Die Daimler-Chrysler AG will sich von MTU trennen, mehr dazu im dritten Teil. *Stefan Alkofer*



Foto: Schiestl

Die ersten beiden Bauserien der 218 erhielten noch den TB 10-Zwölfzylinder, spätere den stärkeren TB 11.



Foto: Küstner

Die 202 003 nutzte eine MAN-Konstruktion, den V6V 23/23 TL (MTU: MA 12V 956 TB).



An MEB-Verlag, „Leserbriefe“
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Geschichtslast

Betrifft: „Brand-Male“, Heft 12/2005

Der MODELLEISENBAHNER brachte meines Wissens als einzige Eisenbahnzeitschrift ein Großbild vom Nürnberger Inferno und unterstrich damit den herben Einschlag in die Bahnszene. Wenn man sich in unserer Region ungeliebter oder wegen Auflagen zu teuer werdender, rechtmäßig nicht zu beseitigender Besitztümer entledigt, nennt der Volksmund das „warm abbrechen“. Ich hoffe, dass das Inferno kein warmer Abbruch war und dass die DB AG trotz vollmundiger, zudem zu erwartender Äußerungen sich nun nicht auf kaltem Wege ihrer Geschichtslast entledigt. Wenn man es mit dürftigsten Mitteln im und nach dem Zweiten Weltkrieg geschafft hat, aus Trümmerpuzzlen fahrbare Loks herzustellen, müsste das im 21. Jahrhundert doch erst recht gehen.

Dr. Daniel Hörnemann, 48727 Billerbeck

Honorierung

Betrifft: „Dampf-Takt“, Heft 12/2005

Mit Interesse habe ich den Artikel über den Plandampf in der Pfalz gelesen. Im Who-is-who der betriebsfähigen deutschen Dampflokomotiven wurden viele Gliederungen der DB AG und viele Vereine genannt. Eine Gruppe von Ehrenamtlichen ist leider unter den Tisch gefallen. Die Mitglieder des DGEG-Arbeitskreises vom Eisenbahnmuseum Neustadt wurden nicht erwähnt. Diese verlegten in den Monaten vorher ehrenamtlich im alten Betriebswerk Neustadt, in dem Freitagabend die Lokparade (siehe Foto auf Seite 37) stattfand, wieder die zurückgebauten Gleise und kümmerten sich darum, dass der Hunger und Durst der eingesetzten Maschinen und Wagen gestillt wurde. Auch ihr Einsatz sollte hier dokumentiert und honoriert werden.

Veit Schönberger, E-Mail

Kein Schicksal

Betrifft: „Brand-Male“, Heft 12/2005

Der 17. Oktober 2005 in Nürnberg: Katastrophe und/oder Tragödie? In der Stadt, von der aus 1835 die erste deutsche Eisenbahn fuhr, eröffnete man am 1. Oktober 1899 noch an anderer Stelle das heute an der Lessingstraße stehende und als DB-Museum bekannte bayerische Verkehrsmuseum, dessen Sammlung in chronologisch richtigem Aufbau die Entwicklung des bayerischen und später deutschen Eisenbahn- und Postwesens wiedergab. Stets das bei Gründung des Museums vorgegebene Ziel im Auge, vertraute man die fortlaufende Ergänzung und Pflege des Bestandes Männern an, die zu ihrer beruflichen Stellung bei Bahn und Post auch die diesbezügliche Technikgeschichte vorzüglich beherrschten. Darüber hinaus sahen sie in ihrer Bestellung eine besondere Anerkennung durch den Dienstherrn. So waren zu Zeiten der DRG und DB die Leiter des Museums Fachdezernenten der Maschinentechnischen Abteilung (meist 21 A) der Rbd beziehungsweise BD Nürnberg, die schon aufgrund dieses Ressorts alle hier sich stellenden Aufgaben lückenlos beherrschten. Ihre Mitarbeiter waren zum großen Teil Ruhestandsbeamte und Rentner, die sich mit Sachverstand und Liebe diesen Aufgaben widmeten. Dieser Sachverhalt passte jedoch nicht in eine sich anbahnende neue Zeit. So griff das politische „C“ auch in eisenbahnspezifische Detailabläufe ein, die auch das Verkehrsmuseum mit einbezogen. Der Protegé der über 16 Jahre bestehenden Bundesregierung nahm für sich in Anspruch, dass er mit von Bahnkenntnissen unbelasteten Seiteneinsteigern die Bundesbahn wieder in Fahrt bringen werde, und schickte sich an, dies mit einem Protegé seinerseits zu realisieren, der mit passenden politischen Neigungen, aber keinesfalls bahntechnischem Wissen ausgestattet sein durfte. Als Leiter des Museums bestallt, ging man daran, das verstaubte Museum zu modernisieren und den BSW-Gruppen zu eröffnen, dass man deren Anliegen nicht verstehe. So verwundert es nicht, dass auch Originalexponate ihrem eigentlichen Zweck entzogen sind. Auch sie wurden ein Raub des Feuers, das nicht durch krampfhafte Umsicht, sondern einfach durch Fachkompetenz zu vermeiden gewesen wäre. Die eingangs gestellte Frage möge der geneigte Leser selbst beantworten oder mit Franz-Josef Strauss formulieren, dass das falsch begonnene Einknöpfen einer Jacke am Ende nicht als Schicksal abgetan werden kann.

Werner Streil, 81671 München



www.mek-jena49.de/

Reichlich Geschichte

Bereits seit 56 Jahren gibt es den Modelleisenbahnklub Jena 49 e. V. – das spricht für einen großen Erfahrungsschatz.

■ Um das Domizil in Löberschütz dürften die Mitglieder des MEK-Jena von vielen anderen Vereinen beneidet werden. Immerhin 250 Quadratmeter stehen den 45 Mitgliedern in einem ehemaligen Kuhstall zur Verfügung, reichlich Platz für die ein oder andere Modellbahn. Momentan gibt es sechs verschiedene Anlagen beziehungsweise Dioramen. In den vergangenen mehr als fünf Jahrzehnten schufen die Jenaer immerhin zwölf große Gemeinschaftsanlagen, die immer wieder bei großen Ausstellungen der Öffentlichkeit präsentiert wurden.

www.mec-eggenfelden.de

Guter Auftritt

Die Homepage der Eggenfelder hat durchaus Vorbildcharakter: Umfangreich, gut gegliedert und informativ.

■ Die Niederbayern haben die Möglichkeiten des Internets erkannt und stellen dort ihren umtriebigen Verein ansprechend dar. In zahlreichen Rubriken erfährt der Besucher viel über die Anlagen und Aktivitäten des 1983 gegründeten Vereins. Bemerkenswert ist die große Jugendabteilung, die Hoffnung auf reichlich Modellbahnnachwuchs macht. Die Rubrik „Tipps & Tricks" ist ein guter Ansatz, aber noch ausbaufähig, die Linkliste ist sehr hilfreich. Ein Besuch dieser Homepage lohnt sich allemal.

www.mecweida.de

Klein, aber fein

Die Modelleisenbahner vom MEC Weida betreiben ebenfalls eine sehenswerte Homepage.

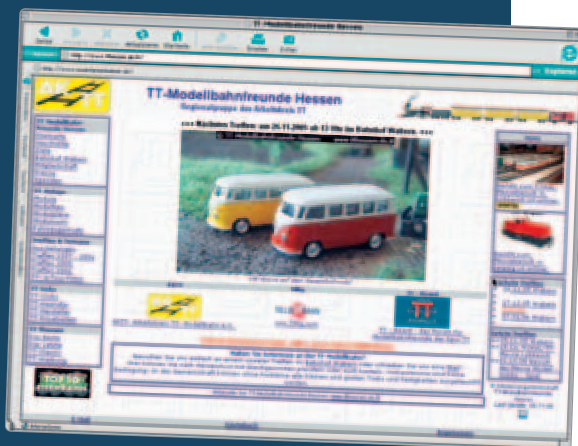
■ Im ostthüringischen Weida baut der kleine MEC an einer sehenswerten TT-Großanlage. Der Verein, den es seit mehr als einem Vierteljahrhundert gibt, zeigt in seinem bemerkenswerten Internetauftritt ein kurzes Portrait des Clubs und Fotos der aktuellen und früherer Anlagen. Das Design der Homepage ist angenehm freundlich gestaltet und übersichtlich, hier überwältigt den Besucher weder eine Bilderflut noch ein undurchschaubares Menü, denn manchmal ist weniger auch mehr.

www.tthessen.de.tt/

In der Mitte

Dass es TT-Bahner nur in den neuen Bundesländern gibt, ist immer noch ein hartnäckiges Gerücht.

■ Die Spur der Mitte in der Mitte Deutschlands, das passt doch irgendwie zusammen, dürfte aber nicht der Grund für die TT-Modellbahnfreunde Hessen, Regionalgruppe des Arbeitskreises TT, gewesen sein, diesen ordentlichen Internetauftritt zusammenzustellen. Die Hessen, deren Domizil in Wabern etwas südlich von Kassel ist, bauen ganz zeitgemäß Module, die sie auch schon des Öfteren in der Öffentlichkeit ausstellten. Das rege Vereinsleben wird mit zahlreichen Fotos von Ausstellungen und Ausflügen unterstrichen. Eine lesenswerte Rubrik lautet „TT-Themen", wo die Hessen sowohl lobende Worte für gute Initiativen zur Stärkung der Spur der Mitte finden, aber auch deutlich sagen, welche Entwicklungen, Produkte und Verhaltensweisen der TT-Welt eher schaden. Sehr hilfreich ist die umfangreiche Link-Sammlung, mit zahlreichen Tipps für TT-Neulinge.



Modell Eisen Bahner

Hinter der Überschrift finden Sie die Heftnummer und die Seitenzahl (Beispiel: 9/26 = Heft 9, Seite 26).

Jahres-Inhaltsverzeichnis 2005

VORBILD

Titelthema

Drehscheibe

Geschichte und Geschichten

LokoMotive



Unter der Lupe

Test

Jahres-Inhaltsverzeichnis 2005

Szene

Spielwarenmesse Nürnberg

Sonstiges

Internet



Nicht ganz mikro

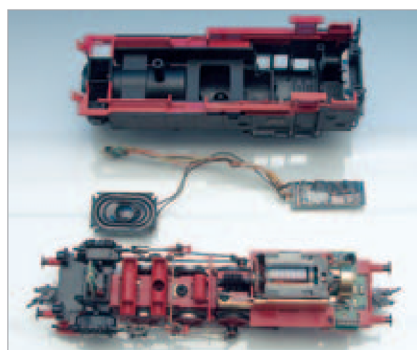
ESU hat den Loksound-Decoder geschrumpft.

■ Am Anfang stand die Suche. Nach einem Triebfahrzeug nämlich, das in der Lage ist, unter dem Gehäuse den neuen Loksound-Micro-Decoder zu beherbergen. Auch wenn die Abmessungen des Decoders nur noch 28 x 10 x 5 mm, die des Lautsprechers 25 x 16 x 6 mm betragen, muss doch für beide Raum da sein. Wer den Baustein in eine N- oder TT-Lok einbauen will, kommt um Fräs- und andere größere Anpassungsarbeiten nicht herum. Der Multiprotokoll-Decoder ist werkseitig mit einer sechspoligen Schnittstelle nach NEM 651 bestückt. Als maximale Stromaufnahme für den Motor gibt ESU 0,5 Ampere an. Auch wenn die Schnittstellen übereinstimmen, sollte der Decoder nicht in Fleischmann-H0-Modellen mit dem großen Rundmotor eingesetzt werden, da dessen Stromaufnahme bei höherer Zuglast erheblich größer sein kann. Nach Auskunft von Fleischmann-Technikern ist ein Einsatz in Modelle mit dem Flachmotor (BR 89.70, BR 70, BR 81) möglich. Die 81 stellt aufgrund der Platzverhältnisse die beste Wahl dar. Zunächst trennt man Aufbau und Fahrwerk wie in der Anleitung beschrieben. Dann entfernt man die Rauchkammertür und entnimmt das im Kessel liegende Gewicht. Dieses ist am Übergang zwischen rundem und halbrundem Teil zu zersägen. Auf dem flachen Teil fixiert man ein Stück doppelseitiges Klebeband, auf dem später der Decoder Platz findet. Von vorne schiebt man das Gewicht so ein, dass die flache Seite zum Kesselscheitel zeigt. Unter der Versteifung hindurch ist nun der Decoder in den freien Bereich zwischen Gewicht und Kesselinnenwand zu schieben und leicht anzudrücken. Den Raum, den vorher das Gewicht einnahm, erhält der Lautsprecher zugewiesen. Dieser ist mit etwas sanfter Gewalt so unter der Stütze hindurchzuführen, dass die Membran nach unten zeigt. Eine Fixierung ist nicht notwendig. Den Kabelsalat mit dem Stecker führt man auf der Motorseite, an der das Messingblech sitzt, vorbei zur Schnittstelle. Damit die feinen Leitungen nicht gequetscht werden, schneidet man mit einem Skalpell eine Kehle in die Stehkesselnachbildung. Nun ist der Stecker so mit der Schnittstelle zu verbinden, dass die Lötpunkte nach außen zeigen.

Der Klang des Sounds ist überzeugend, da er ungehindert nach unten entweichen kann und der Kessel wie eine Schallkapsel wirkt. Dass der Antrieb der Lok vorbildlich leise ist, kommt der Akustik entgegen.

Der neue Loksound-Micro und Fleischmanns H0-81 geben ein sehr gutes Paar ab. Da der Sound der BR 80/81 aber noch nicht werkseitig auf dem Loksound-Micro verfügbar ist, muss man ihn mit dem Lokprogrammer 2 von ESU aufspielen. Mit der Soundlok macht der Rangierdienst auch auf der analogen Gleichstrom-Modellbahn richtig Spaß. Der Durchblick im Führerhaus bleibt übrigens frei.

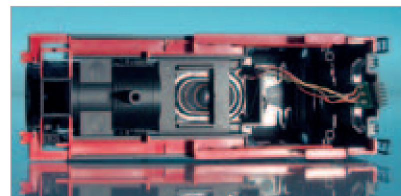
Bernd Mayer



Der Decoder gelangt ohne größere Anpassungsarbeiten in Fleischmanns BR 81.



Der Decoder findet auf dem Gewicht Platz, was auch der Wärmeableitung dienlich ist.



Decoder und Lautsprecher sind bereits im Kessel verschwunden.

Fotos: B. Mayer

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse: ***MEB-Verlag GmbH, MODELLEISENBAHNER, Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee***

Der Titel hört sich glatt nach einem Befehl an. Dabei sollte man sich bei der Montage des Stangel-Bausatzes keinesfalls unter Druck setzen. Sich vorzustellen, dass aus den auf dem Arbeitstisch liegenden ebenen Metallplatten ein dreidimensionales Gebilde mit Erkern, Laibungen und Gesimsen entstehen soll, dazu bedarf es ohnehin einer großen Portion Phantasie.

Abgesehen von den drei absolut sauber geätzten 0,2 Millimeter dicken Neusilberplatten, den ordentlich in Beuteln verpackten Weißgussteilen und der reich bebilderten 15-seitigen Bauanleitung ist der Bausatz ein Wunderwerk an geometrischer Konstruktion. Das wird jeder bestätigen, der schon einmal als Kind oder als helfender Opa aus Zeichenkarton einen Kegelstumpf für den Mathematikunterricht zusammengerollt und -geklebt hat.

Selbstverständlich steht das sorgfältige Studium der Bauanleitung an erster Stelle. Herr Stangel hat ja mit dem Wasserturm ein wunderbares Bauwerk entwickelt, die Übersetzung der Anleitung ist aber stellenweise irreführend. So haben mein Kollege und ich stundenlang nach den beschriebenen Walznähten gesucht, bis wir begriffen,

Masurisches Kleinod, Teil 2

Wasser marsch!

Empfangs- und Nebengebäude Sonnenborns werden durch einen Wasserturm ergänzt.



Zeichnungen: G. Kerber



Der komplett lackierte Wasserturm wird probeweise aufs Diorama gestellt. Die Nachbildung des Wasserbehälters fehlt nämlich noch.



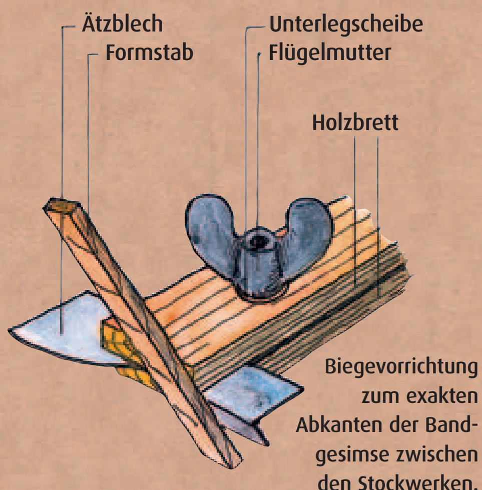
Den Anfang macht der Holzkopf, hinter dessen Verkleidung beim Original der Wasserbehälter verborgen ist.



Das Wasserturm-Zwischengeschoss ist gekennzeichnet durch den hölzernen Anbau, in dem sich die Armaturen zur Wasserentnahme befinden. Am Modell sind gut die Laschen zum Verbinden mit dem Untergeschoss zu erkennen.

dass damit die Verbindungslaschen an den Bauteilen gemeint sind. Die ganze Konstruktion ist nämlich mit Steckverbindungen aufgebaut. Feine 3 mm lange Laschen werden in kaum sichtbare Schlitze gesteckt und an der Rückseite umgeklappt. Diese Technik geht so weit, dass sogar jede Fensterlaibung und jede Fensterebene ihre eigene Anordnung ebendieser Laschen hat, so dass eine Verwechslung ausgeschlossen ist. Leider schweigt sich die Beschreibung über die Laschen aus, so dass wir diese anfangs abgeschnitten haben, weil wir glaubten, sie seien an der falschen Stelle des Ätzteils angebracht worden. Also: Nichts wurde am Bausatz falsch konstruiert und jeder Irrtum ist zuerst beim Modellbauer zu suchen!

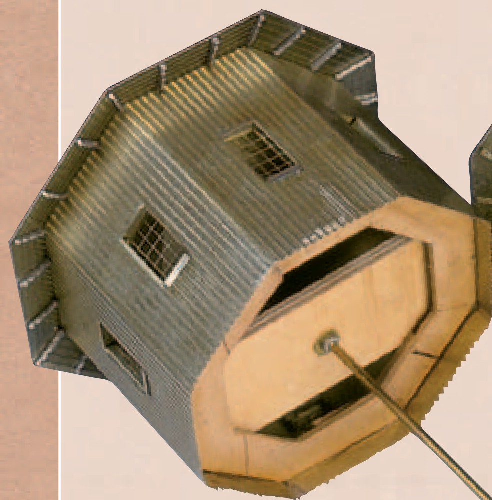
Wir hatten bereits bei der Beschreibung des Empfangsensembles und der Gebäude für den Bahnwärter und für schnelle Bedürfnisse (siehe Ausgabe 7/2005) gewarnt: Jede falsche Biegung ist das Ende des abgebogenen Bauteils! Deshalb empfiehlt es sich, lieber dreimal die Anleitung zur Hand zu nehmen, bevor man das Bauteil an der vorgeätzten Kante knickt. Gut eignen sich zum Biegen scharfkantige und glatt geschliffene Platten und Profile aus Hartholz (zum Beispiel die Biegeschablone von AMB-Modellbau, G. Albrecht, Florian-Geyer-Str. 85, 07318, Saalfeld, Tel. 03671/512627). Sind die Abkantungen nicht rechtwinklig, wie etwa bei den acht Seiten des Mauerwerks, lohnt sich in jedem Fall die Anfertigung einer Schablone (siehe Zeichnung), und wenn's aus einem Stückchen Zeichenkarton ist. Besonders das Biegen der Bandgesimse bereitet beim Abkanten der kurzen Kanten arge Schwierigkeiten. Der Turm wird nämlich von oben nach unten betrachtet mit jedem gemauerten Stockwerk breiter und so wachsen die Gesimse aus den tief liegenden Fensterlaibungen bis zur äußeren Simskante schräg über das darunter liegende Geschoss. Die Biegevorrichtung dazu besteht aus zwei geschliffenen Hartholzschenkeln, die zangenartig den breiten Teil des Gesimses umfassen, während der kurze Schenkel zunächst mit einem Hölzchen abgekantet und danach mit einer Feile glattgeschliffen wird. Trotzdem, →



Biegevorrichtung zum exakten Abkanten der Bandgesimse zwischen den Stockwerken.



Jedes Fenster hat seinen eigenen Aufbau! Die Teile mit ihren Verbindungslaschen passen nur an den dafür vorgesehenen Stellen (Schlitze)!



Das Untergeschoss (rechts) des Wasserturms erhält ein Fundament aus Sperrholz zur Stabilisierung und zur Verankerung in der Anlagenplatte. Auch jedes der anderen beiden Stockwerke bekam einen Sperrholzboden verpasst. Die M3-Gewindestange mit den Gegenlagern ist letztlich das Teil, das das Bauwerk zusammenhält.

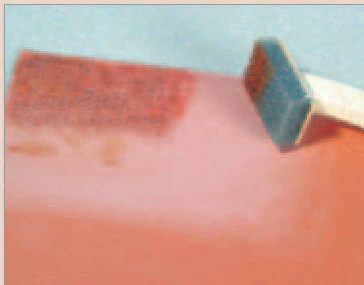


Foto: G. Kerber

Tuschiervorrichtung aus Schaumgummi zum Farbauftrag auf die flach geätzten Ziegelmauerwerkflächen.

bei aller raffinierten Lasche-Schlitz-Verbindungstechnik wird das Modell mit zunehmendem Baufortschritt labiler und das Achteck lässt sich immer leichter über die Ecken zusammendrücken. So greift man spätestens beim Zusammenbau der erwähnten Bandgesimse an der Unterseite eines jeden Turmgeschosses zum Lötkolben und sichert die Ecken mit einem kräftigen Löttropfen. Dem folgen weitere Lötverbindungen, bis das Gebilde einen einigermaßen stabilen Eindruck macht. Ganz sicher geht man, wenn jedes Stockwerk, wie im vorliegenden Fall, einen Boden aus 5 mm dickem Sperrholz eingesetzt bekommt. Die Dachspitze erhält schließlich im Inneren eine Hülse mit einem M3-Gewinde eingelötet. Eine Gewindestange, die durch vorhandene Löcher in den erwähnten Zwischenböden gesteckt und in der Dachhülse verspannt wird, sichert zuverlässig die Stabilität des Bauwerks.

Damit wird auch die Farbgebung des Modells erleichtert, kann doch so jedes Stockwerk für sich behandelt und am Ende nach Belieben wieder zusammengesetzt werden. Das Bemalen geschieht wie üblich: Gründliches Waschen aller Teile in Pril-Wasser, Grundieren mit Weinert-Farben und Überstreichen mit, unter Zusatz von Spülmittel, leichtflüssiger grauer Abtönfarbe.

Da dieser Farbauftrag letztlich nur in den Fugen zu sehen sein wird, sollte er fleckig sein und von Dunkelgrau bis Grauweiß reichen. Und wenn die Farbe trocken ist, wird mit einem Lappen noch einmal versucht, die Ziegelsteinflächen möglichst sauber zu reiben. Der endgültige Farbauftrag aus Kunstharzlack (Ziegelrot) erfolgt dann auch nicht mit einem Pinsel, sondern mit einem zugeschnittenen Schwamm aus hartem Schaumgummi. Dabei gilt als Regel: Zum Farbanrühren möglichst wenig Verdünnung verwenden, Farbe nur ganz dünn auf den Gummi auftragen, lieber einmal mehr über die Ziegelfläche wischen als mit zu fetter Mischung. Sollte Farbe in die Fugen gelaufen sein, so wischt man sie ab, trägt neues Grau auf und tuschiert aufs Neue.

Zum Schluss erhalten einzelne Steine etwas kräftigere Farben von Gelb bis Dunkellila und die Fensterrahmen werden dunkelbraun gestrichen. Auf ein Hinterkleben der Fenster mit Klarsichtfolie kann unter Umständen verzichtet werden. Im dritten Teil der Sonnenborn-Trilogie wird der Bau des Bahnhofsumfeldes erläutert. *Georg Kerber*

Der Triebwagen am späten Nachmittag ist, wie immer werktags, gut gefüllt.



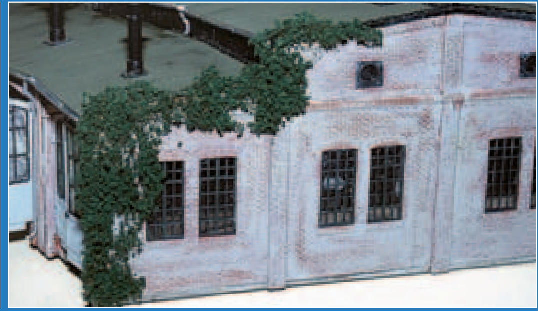
Fotos (6): A. Stirl



Die Schuppentore gewinnen durch die farbliche Ausgestaltung.



Die Ziegelwände erhalten einen hellgrauen Farbauftrag, der mit einem Tuch verrieben wird.



Sichtbare Fugen, verursacht durch unkorrekte Montage, werden schnell und einfach mit Efeuranken kaschiert.

Rettungs-Aktion

Nicht jeder Modellbauversuch endet glücklich. Ab in den Müll? Das muss nicht sein, meint Rolf Siedler.

Wer kennt das nicht? Da hat man einen mehr oder minder verunglückt montierten Bausatz spontan weil besonders preisgünstig erstanden und steht nun vor dem Problem, seinem Schnäppchen zu einem ansehnlicheren Äußeren zu verhelfen.

Die komplette Demontage mit anschließendem Neuzusammenbau führt erfahrungsgemäß nur in Einzelfällen zu befriedigenden Ergebnissen. Je nach Kunststoffart und verwendetem Kleber muss nämlich mit teilweise erheblichem Substanzverlust gerechnet werden. Da bliebe dann häufig nur noch das Auffüllen der Bastelkiste als greifbares Resultat.

Doch es geht auch einfacher, ein missratenes Modellgebäude auf Vordermann zu bringen. Der dreiständige H0-Ringlokschuppen von Vollmer, im vorliegenden Fall bis auf die Dächer komplett, aber ungenau verklebt und durch Klebstoffreste in Mitleidenschaft gezogen, dient hier als anschauliches Exempel.

Dass die Einzeldächer nicht aufgeklebt waren, hatte einen einfachen Grund: Ob des wenig exakten Zusammenfügens der Wandteile passten sie nicht wie vorgesehen. Mit Verschleifen der Mauerkronen beziehungsweise Unterfütterung der Dachplatten ist diesem Missstand zu begegnen. Die trotzdem verbleibenden Fugen kann man mit Kunst-harzspachtel verfüllen und verschleifen oder, ungleich simpler, mit Efeuranken, etwa aus Heki-Flor, kaschieren.

Zuvor allerdings gönnt man der Lokremise eine Farbbehandlung. Die Sprossen der Wand- und Schuppentorfenster erhalten einen Anstrich mit schwarzer Humbrolfarbe. Das setzt nicht nur einen feinen Pinsel, sondern wegen der bereits eingeklebten Scheiben auch eine ruhige Hand voraus. Auf die Wandflächen trägt man mit einem halbtrockenen Borstenpinsel hellgraue Farbe, zum Beispiel Humbrol 64, auf, die anschließend mit einem Küchentuch aus Papier vorsichtig verrieben wird. Auch die Tore bekommen einen hellgrauen Anstrich.

Und schon steht der Anlagenintegration des eventuell sogar erweiterten Ringlokschuppens nichts mehr im Wege. *Rolf Siedler/hc*



Die Aufgabe, einen missratenen Gebäude-Zusammenbau dem Niveau auf der eigenen Anlage anzupassen, ist durchaus lösbar.



Fotos: Siedler

Das lange Warten auf die H0-66 von Lenz hat sich gelohnt.

Nix verpennt!

„In der Zeitschrift XY war schon ein Test von der 66. Habt ihr das verschlafen?", schrieb ein Leser. Haben wir nicht, doch verfassen wir keine Fahrberichte mit Freigabemustern, die speziell für die Vorlage bei der Firmenleitung vorab produziert wurden.

Die hier vorgestellte 66 001 (Art.-Nr. 30200) stammt dagegen aus der Serienfertigung. Maßstäblichkeit und Detaillierung erreichen dabei sogar Kleinserienniveau. Die zahlreichen freistehenden und korrekt dimensionierten Armaturen und Leitungen am Metall-Kessel und an den weiteren, aus Kunststoff gefertigten Aufbauten, machen die 66 zu einem Supemodell. Die Lampeneinsätze sind sogar mit vorbildgerechter Streuscheibengravur versehen. Lediglich der Schornstein hätte etwas tiefer graviert sein dürfen. Durch die exakt eingepassten Fenster fällt der Blick auf Lokführer und Heizer.

Im Fahrwerksbereich gefallen die feinen, mit hauchdünnen Kunststoff-Speichen ausgestatteten Räder, die wie die des lenzschen Erstlingswerks V 36.4 mit Rp-25-Profil daherkommen. Auch Bremsanlage und die mit korrekten Lagern ausgestattete Steuerung bestätigen den hohen Standard des Formenbaus. Dass die Triebwerksteile nicht lackiert sind, hängt mit dem verwendeten Kunststoff POM zusammen. Mit anderem Material hätten sich laut Hersteller die feinen Stangen nicht fertigen lassen.

Wie Gützold bei der 65.10 realisierte Lenz bei der 66 einen Antrieb auf die drei Kuppel- und beide Nachlaufachsen. Die Räder der hinteren Achse tragen Haftreifen. Das Gestell der Vorlaufachse ist gefedert, ebenso die zweite und dritte Kuppelachse. Im Drehgestell realisierte der Konstrukteur sogar eine echte Dreipunktlagerung. So ist gewährleistet, dass die 66 auch bei weniger akkurat verlegten Gleisen jederzeit sicher und taumelfrei rollt.

Als Produkt des Digital-Spezialisten Lenz trägt die Lok selbstverständlich einen Digitaldecoder. Neben der Beleuchtung lassen sich ein langer und ein kurzer Pfiff, ein Glockengeräusch, Rangierbeleuchtung und ein Rangiergang schalten. Der Decoder ist als Produkt der Gold-Serie mit einem Kondensator bestückt. Bei einer kurzen Stromunterbrechung gibt der Kondensator die Spannung ab, was der Lok über kurze stromlose Abschnitte wie beispielsweise Weichenherzstücke hinweghilft. Die Technik ist so wirksam, dass sich der Auslaufweg gegenüber dem Analog-Betrieb erheblich verlängert. Auch der Analog-Bahner darf sich über ausgezeichnete Fahreigenschaften freuen. Die Zugkraft reicht selbst für die Beförderung längerer Garnituren aus. Ein beiliegender Taster ermöglicht es, die Sound-Funktionen auch im Analog-Betrieb abzurufen. Die Lampen leuchten ab 3,4 Volt gleichmäßig hell.

Hätte Lenz die Triebwerksteile lackiert oder aus Metall gefertigt, so wären für die 66 auch dank des vergleichsweise günstigen Preises von 210 Euro fünf Schlusslaternen fällig gewesen.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Maßstäbliche Konstruktion; pfiffiger Antrieb; serienmäßiger Digitaldecoder; analog und digital ausgeglichene Fahreigenschaften; diverse Soundfunktionen; Zugkraft; Lichtfunktion analog

KONTRA Farbgebung am Fahrwerk

PREIS Etwa 210 Euro

URTEILE 4 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Fahrwerte	analog	digital
V_{max}	(12 V) 152 km/h	(Fs. 28) 147 km/h
V_{max} Vorbild (100 km/h)	bei 9 V	in Fs. 23
Auslauf aus V_{max}	62 mm	105 mm
Auslauf aus 100 km/h	32 mm	73 mm
Anfahren	1 km/h bei 4,3 V	‹1 km/h in Fs. 1
Zugkraft Ebene	77 g	77 g
Zugkraft Steigung 3%	65 g	65 g
Zugkraft Steigung 8%	52 g	52 g





Das H0-Modell der 66 001 entspricht in der Ausstattung exakt dem Vorbild-Zustand im Jahre 1962 und gefällt durch feine Details und gute Fahreigenschaften.

Das DBAG-Farbschema steht der Ex-102.1 der DR nicht schlecht.

Beckmann hat die 102.1 in TT als DBAG-Version der BR 312 aufgelegt und das Modell einer Überarbeitung unterzogen.

Rot-weiße Gartenlaube

Gartenlaube nannte man die Rangierloks der DR-Baureihe 102.1. Beckmann präsentiert sein Modell von 1998 nun in der rot-weißen DBAG-Variante und nutzt dies zu einem Modell-Update. Anstrich und Revision datieren von 1996, als 312124-1 dem damaligen Geschäftsbereich Traktion, Betriebshof Wittenberge zugeordnet war. Die Bedruckung ist exzellent, die Farbtrennkanten sind sauber.

Beim Gehäuse fallen die nunmehr separaten Griffstangen am oberen Lokkasten ins Auge, die lichtgrau abgesetzt sind, sowie das Nummernschild an der Fahrzeugfront. Vorbildgerecht sind auch die Lichtkästen lichtgrau abgesetzt. Allerdings sind die Lampen wie beim 102.1-Ursprungsmodell nur funktionsloses Imitat.

Das Fahrwerk wurde bis auf Farbanpassungen beibehalten. Die bei der 102.1 doch recht blanken Achsabschlüsse wurden brüniert, was der Optik sehr zugute kommt.

Bei 1,5 Volt fährt die Lok sehr langsam an und erreicht bereits bei 5,6 Volt umgerechnete 40 km/h, für die sie beim Vorbild zugelassen ist. Die NEM-Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h fährt das Modell bei 7,1 Volt; bei 12 Volt ist sie mit stolzen 115 km/h unterwegs.

Die Zugkraft ist nicht üppig, aber ausreichend: Zehn Gramm (sechs Vierachser) bewegt 312124-1 in der Ebene, in der Acht-Prozent-Steigung sind es fünf Gramm (drei Vierachser). Die 77 Gramm leichte Lok hat keine Haftreifen. Der Antrieb erfolgt vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf beide Achsen.

Bei Beckmann-Loks weiß man, dass keine Schnäppchen zu erwarten sind. Da macht die 312 mit 239 Euro keine Ausnahme. Info und Bestellung: Beckmann TT, Scharnweberstr. 86, 12587 Berlin, Tel. (030) 64488171, www.beckmanntt.de. *Henning Bösherz*

Fahrwerte

- V/max bei 12 Volt 115 km/h
- V/max Vorbild (40 km/h) bei 5,6 Volt
- Auslauf aus V/max 56 mm
- Auslauf aus 40 km/h 6 mm
- Anfahren bei 1,5 V mit ‹5 km/h
- Kriechen bei 1,4 V mit ‹5 km/h
- Zugkraft Ebene 10 g
- Zugkraft 3% Steigung 7 g
- Zugkraft 8% Steigung 5 g

Auf einen Blick

PRO Gelungene Aufwertung und Anpassung des Gehäuses; saubere Farbgebung und Beschriftung; brüniertes Fahrwerk

KONTRA Etwas schwache Zugkraft; Laternen als Imitate; etwas teuer

PREIS 239 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

US-Flair via Brasilien: Frateschi bietet preiswerte H0-Versionen der E-Lok EP-4 von General Electric.

Escandalosa

Die ersten sechs E-Loks dieser von General Electric entwickelten Baureihe gingen 1938 an die New Haven. Bereits zwei Jahre später folgten die ersten vier Export-Maschinen für die brasilianische Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF). Die letzten EP-4 wurden in Brasilien erst Ende der 90er-Jahre bei der Ferrovia Paulista (FEPASA) ausgemustert.

Den Spitznamen „Escandalosa", die Skandalöse, verdienten sich die zehnachsigen Bullen weniger wegen ihrer Größe, denn ob ihrer Fahrgeräusche.

Dem Vorbild machen die H0-Modelle der brasilianischen Firma Frateschi (deutscher Generalimporteur Schienentraum, Marcus Gospodarics, Gerhart-Hauptmann-Str. 23, 47058 Duisburg, Tel. 0203/3481760, Fax 0203/3481761, E-Mail: info@schienentraum.de) auch in dieser Hinsicht alle Ehre, freilich erst ab Tempo 100.

Ansonsten sind die Fahreigenschaften trotz ungefederter Vorlaufdrehgestelle ausgezeichnet. Auch der Auslauf, aus der Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 145 km/h bei 10,8 Volt 164 Millimeter, stellt zufrieden. Zwei Mabuchi-Motoren mit Schwungmassen übertragen ihre Kraft über Kardanwellen, Schnecken und Stirnräder auf die sechs Treibradachsen.

Für Abzüge in der B-Note sorgen der spröde Kunststoff, fehlende Normschächte und funktionslose Dachstromabnehmer. *Karlheinz Haucke*

Auf einen Blick

PRO Gesamteindruck; Verarbeitung; Antrieb; Fahrverhalten; NEM-Radsätze; Stromabnahme

KONTRA Kunststoff; Laufdrehgestelle; kein Normschacht; kein Oberleitungsbetrieb

PREIS 78,90 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒

5 Schluss-Signale: **super**, 4 Schluss-Signale: **sehr gut**,
3 Schluss-Signale: **gut**, 2 Schluss-Signale: **befriedigend**,
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**


H0-Brasilianerinnen: CPEF hatte die ersten, FEPASA die letzten EP-4.

Foto: Frickel

Für analoge Anlagen offeriert Noch ein stationäres Sound-System.

Analog-Akustik



Die Synchro-Sound-Box eignet sich für Gleich- und Wechselstromanlagen aller Baugrößen.

Trotz der Vorteile, die für die Digitalisierung einer Anlage sprechen, fahren viele Modellbahner noch analog. Wer trotzdem auf Lokgeräusche nicht verzichten möchte, findet bei Noch einen Synchro-Sound-Box getaufeten Apparat, der einfach zwischen Trafo und Anlage angeschlossen wird und die Geräusche spannungsabhängig von sich gibt. Dabei sind Dampf- und Dielselloksounds erhältlich. Die Lautstärke lässt sich mit einem Drehregler anpassen.

Bis auf das Geräusch für das Ankuppeln dürfen die anderen als gelungen gelten, die Qualität der auf Sound-Decodern erhältlichen wird aber nicht erreicht. Man kann zwischen vier verschiedenen Auspuffgeräuschen und drei Glocken wählen. Das Synchronisieren der Dampfstöße mit der Fahrgeschwindigkeit gelingt nicht bei allen Fahrzeugen. Bei der ebenfalls unter die Lupe genommenen Diesellok-Synchro-Sound-Box muss man leider auf Variationen des Motorgeräusches verzichten. Dafür hat der Motor eine angenehm tiefe Aussprache, die gut zu einer Streckendiesellok passt. Der Lautsprecher klingt etwas dumpf, weshalb man die Bahnsteig-Ansage kaum versteht. Angenehm wäre es, wenn man auch zwischen mehreren Ansagen und einem Zugbegleiter-Pfiff wählen könnte. Es klingt schon etwas seltsam, wenn am Haltepunkt die Ansage hallt, wie im Großstadt-Hauptbahnhof. Wer immer nur eine Lokomotive fährt, wird sich über die Geräusch-Untermalung freuen, auch wenn er neben dem eigentlichen Fahrgerät für die Nebengeräusche auch noch zum handlichen Regler der Syncro-Sound-Box greifen muss. Da besteht noch Raum für Nachbesserung.

Die Syncro-Sound-Boxen kosten etwa 90 Euro. Für Analog-Bahner sind die Noch-Produkte eine gute Alternative, um Geräusche auf die Modellbahn zu holen. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Nicht baugrößengebunden; viele Geräusche; unterschiedliche Auspuff-Geräusche wählbar; Lautstärke regelbar

KONTRA Bahnsteigansage kaum zu verstehen; dumpf klingender Lautsprecher

PREIS UVP 89,50 Euro

URTEILE 3 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Lenz hat den Gold-Decoder um ein paar Funktionen abgespeckt und bietet ihn jetzt als preisgünstigere Silver-Variante an.

Silber ist auch Gold

Bekanntermaßen ist Silber nicht ganz so wertvoll wie Gold, aber es ist ebenso ein Edelmetall mit hoher Wertschätzung. Gleiches mag für die beiden Decoderserien von Lenz gelten. Nach den Gold-Decodern kam jetzt die Silber-Serie in den Handel und bewies, dass sie in den meisten Fällen den höherwertigen Produkten aus dem Hause Lenz beinahe ebenbürtig ist.

Der Silber-Decoder verfügt über alle notwendigen Features. Die Ansteuerung erfolgt mit 23000 Hz und die CV-Werte können unterschiedlichsten Motortypen angepasst werden. In der Werkseinstellung gab es keine Probleme mit Roco-Lokomotiven und selbst einige bekannte Problemkinder anderer Hersteller vertrugen sich sehr gut mit dem neuen Lenz-Produkt. Unliebsame Motorgeräusche wurden durch den Einbau des Silber-Decoders reduziert, das Fahrverhalten verbesserte sich merklich. Die flächige Bauform mit einer Maximalhöhe von 3,5 Millimetern erlaubt den Einbau in vielen verschiedenen Lokomotiven. Digitalbahner, die auf die Lenz-Features „usp" (uninterruptable signalprocessing) und „RailCom" sowie eine Susi-Schnittstelle verzichten können, werden mit dem Silber-Decoder zu einem moderaten Preis hervorragend bedient. *Stefan Alkofer*

Auf einen Blick

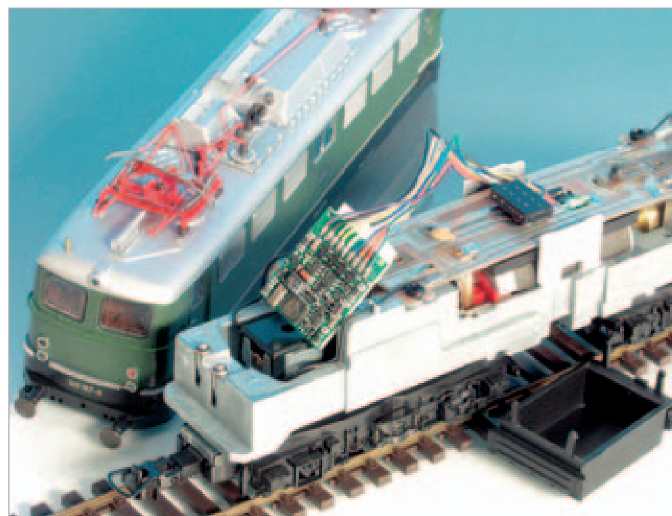
PRO Flache Bauform; gute Werkseinstellung; gute Bedienungsanleitung, preiswert

KONTRA –

PREIS Etwa 25 Euro

URTEILE 5 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Selbst wenn wie hier kein praktisches Decoderfach zur Verfügung steht, dürfte der Silver-Decoder in vielen Lokomotiven Platz finden.

Kräne sind immer etwas Besonderes auf den Gleisen. Das meint auch Rothe Top Technic und bietet den EDK 80/3 nunmehr auch in N an.

Mini-Kran

Aus dem Leipziger VEB Schwermaschinenbau „Kirow“ stammt das Vorbild des EDK 80/3. Er konnte je nach Ausladungsradius zwischen 3,3 und 15,2 Tonnen Traglast bewegen und durfte mit 100 km/h im Zugverband fahren. Zum Einsatz kamen und kommen die Kräne beim Gleisbau, mit Modifikation zur Streckenelektrifizierung, zur Bekohlung in Bw und Kohlekraftwerken oder in Häfen. Seine Eigenmasse beträgt 58 Tonnen.

Rothe Top Technic aus Neustadt (Dosse) legt ein N-Modell in verschiedenen Ausführungen auf, wovon der MODELLEISENBAHNER die blaue Farbvariante (Epoche IV/V) erhielt. Das Modell ist sehr filigran und in vielen Details dem Vorbild nachempfunden. Es wird in Handarbeit aus verschiedenen Werkstoffen zusammengebaut. Das Kranführerhaus ist aus Metalldruckguss und bildet im Wortsinne den Schwerpunkt des Krans. Das Fahrgestell vermag mit seiner präzisen Ausführung bis hin zur Beschriftung zu überzeugen. Etwas vereinfacht scheint das Kranführerhaus nebst Aufgang zu sein.

Anspruchsvoll für ein N-Modell ist die Funktionalität: Mittels eines beigelegten Steckschlüssels kann der filigrane (und empfindliche) Tragarm gehoben und gesenkt oder das Hubseil mit dem Haupthaken bewegt werden. Zuvor ist eine Klappe am Kranhaus zu öffnen. Man studiere hierzu die Bedienungsanleitung; von Selbstversuchen wird bei diesem feingliedrigen Modell eher abgeraten. Auch das Einfädeln der beiden Seile ist nicht ohne. Eine Pinzette leistet hierzu wertvolle Dienste.

Wenn der Kran im Zugverband bewegt werden soll, ist ein Kranschutzwagen erforderlich, der ebenfalls beim Hersteller im Programm ist (Bestellnummer 701.51.000). Außerdem werden als weiteres Zubehör eine Bekohlungsschaufel (Artikel 911.51.000) und Anschlagmittel, sogenannte Schlupfe (Artikel 911.52.000), angeboten. Das Fahrgestell des Krans ist beidseitig mit N-Standardkupplung ausgestattet.


Jetzt auch im Maßstab 1:160: EDK 80/3, hier als blaue DR-Variante.


Mittels Steckschlüssels kann der Ausleger bewegt werden.

Die Präzisionsarbeit mit Funktion hat ihren Preis: 176,30 Euro beträgt er im Direktbezug. Auch im Fachhandel kann das Modell erworben werden. Information und Bestellung: Rothe Top Technic, Am Vogelsang 7, 16845 Neustadt (Dosse), Tel. (033970) 14794, www.rothe-top-technik.com.

Henning Bösherz

Auf einen Blick

PRO Interessantes Vorbild; weitgehend exakte Ausführung; Funktionsmodell; Zurüstteile erhältlich

KONTRA Gewöhnungsbedürftige Seilbedienung; sehr empfindlicher Tragarm; etwas teuer

PREIS Zirka 176 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Die überarbeitete Version eines Spezialisten für die Werkzeugkiste präsentiert Metabo: Der Akkuschrauber Power Grip 2 ist auch ergonomisch in Top-Form.

Feine Anwendung

Den Konstrukteuren ist mit dem neuen Akkuschrauber ein Werkzeug gelungen, das einen optimalen Kraftschluss zwischen Schraubenkopf und Arm des Bedieners herstellt.

Erreicht wird dies durch die kompakte Bauform sowie den günstigen Ansatzpunkt des Griffs in Verbindung mit der niedrigen Leerlaufdrehzahl von 230 U/min. Ausgeriebene und dadurch zerstörte Schraubenköpfe werden so weitgehend vermieden. Das bündige Eindrehen von Senkkopfschrauben ins Holz sowie das präzise Anziehen von Blechschrauben sind dank der Drehzahl, elektronischer stufenloser Regelung und Drehmomenteinstellung kein Problem mehr.

Die Stärke des Power Grip 2 liegt bei Schraubengrößen von 3,5 x 40 abwärts. Zum angemessenen Preis von knapp unter 60 Euro erhält man ein sehr gutes Werkzeug.

Ralf Reinmuth

Auf einen Blick

PRO Praktisch, auch bei beengten Platzverhältnissen; robust und zuverlässig; Metallgetriebegehäuse; leicht und ergonomisch gestaltet

KONTRA Bauartspezifisch nicht geeignet zum Bohren und zum Verschrauben von Übergrößen

PREIS Zirka 59 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**


Foto: Reinmuth

Der kompakte Akkuschrauber ist mit einem 4,8-Volt-Wechselakku, 1,25 Ah Kapazität, ausgerüstet. Im Preis enthalten ist auch das Ladegerät.

Blaue Mauritius

Von Roco erscheint die DB-03.10 in H0, deren Vorbild zeitweise in Blau unterwegs war.

Selten waren sie, die Fehldrucke der Two-Pence-Briefmarke von der Insel Mauritius im Indischen Ozean und die blauen DB-Dampfloks der Baureihe 03.10.

Seltener als das ungleich ältere Postwertzeichen waren allerdings die blauen Schnellzugdampfloks. 031014, 031022 und 031043 erhielten 1951 speziell zur Beförderung des F-Zugpaares F3/F4 „Merkur“ die hochelegante stahlblaue Lackierung und wurden so dem ebenfalls stahlblauen Wagenpark angepasst. Drei Jahre später endete die blaue Periode und die drei 03.10 trugen wieder einheitlich Schwarz-Rot.

Nach dem mehrere Monate währenden Wirbel um Roco muss sich die neue Firma an der Qualität der 03.10 messen lassen. Das Modell der Platin-Produktreihe wurde neu konstruiert. Lediglich am Tender konnten wegen weitgehender Baugleichheit Teile aus dem großen Roco-Formenschatz entnommen werden. Die Grundmaße des Vorbilds wurden mit geringsten Abweichungen umgesetzt. Die Lokomotive erhielt einen neuen, vielfach durchbrochen ausgeführten Rahmen aus Metall. Wegen der notwendigen Kurvenläufigkeit entfiel die Darstellung des hinteren Rahmenteils. Dass das Innentriebwerk lediglich angedeutet ist und nicht funktionsfähig ausgeführt wurde, ist als Maßnahme zur Kostendämpfung sicherlich willkommen. Dass die im unteren Teil des Rahmens angesiedelten Aussparungen nicht tiefer graviert sind, fällt auf, weil die direkt unterhalb der Rauchkammer sitzenden vorbildgerecht durchbrochen ausgeführt sind. Der dicke Getriebekasten an der hinteren Kuppelachse ist auch nicht der Weisheit letzter Schluss. Die Radsätze bestehen aus Metall und gefallen durch feine Speichen, dünne Schwimmhäute und maßstäbliche Zentrierbohrungen. Die dunkel vernickelte Steuerung steht der 03.10 gut, auch wenn der Rotton etwas vom restlichen Fahrwerksrot abweicht. Bei einem Platin-Modell hätte man Nachbildungen der Sandfallrohre erwartet. Das Bremsgestänge an den Kuppelradsätzen ist bereits ab Werk montiert. Diesen Bereich rückt übrigens die serienmäßige Triebwerksbeleuchtung ins rechte Licht. Schade ist allerdings, dass sie sich selbst im Digitalbetrieb nicht separat von der Stirnbeleuchtung schalten lässt. Am Tender-Fahrwerk registrieren Kenner der Roco-Einheitsloks, dass die Bremsklötze nun endlich in Radebene liegen. Warum aber die Drehgestell-Blenden unnötig weit außen sitzen, bleibt ein Geheimnis des Konstrukteurs.



Die schon bei niedriger Spannung funktionierende Beleuchtung leuchtet warmweiß.





Freistehende Loklaternen und der Echtkohle-Aufsatz kennzeichnen den Tender.

Der schlanke Kunststoff-Kessel gibt den des Vorbilds sehr gut wieder. Nahezu alle Leitungen wurden freistehend ausgeführt. Die Lackierung der silberfarbenen Kesselbänder war beim Testmuster noch verbesserungswürdig. Durchbrochene Handräder und scharfkantig gravierte Ventile gehören bei Roco zum guten Ton. Am Führerhaus gefallen die dünnen Griffstangen und die akkurat eingesetzte Verglasung. Windabweiser hatte das Vorbild allerdings nur je einen pro Seite. Zur Tarnung der durch die Feuerbüchse laufenden Kardanwelle, die die drei Lokachsen antreibt, sollte der Modellbahner Lokführer und Heizer einkleben. Im Gegensatz zu früheren Zeiten liegen diese Roco-Dampfloks nicht mehr bei. Der Lok-Tenderabstand ist dank der aufwendigen Kurzkupplungsmechanik angenehm gering. Den ursprünglich aufgesetzten Kohlekasten kann man durch einen mit echter Kohle bestückten ersetzen. Bei beiden Ausführungen gefallen die freistehenden Stützen. Für den gewählten Zeitraum falsch ist die separat angesetzte Mechanik zum Öffnen der Wasserkastendeckel. 031014 liegen geätzte Lokschilder und Gattungsbezeichnungen bei.

Der Antrieb der 03.10 verleiht der Maschine ausgeglichene Fahreigenschaften. Bereits bei geringer Spannung setzt sich die Lok sanft mit umgerechnet 5 km/h in Bewegung. Mit der Höchstgeschwindigkeit von 228 km/h ist 031014 viel zu schnell, ein angehängter Zug zügelt das Temperament aber. Das Summen des Antriebs ist recht dezent. Der taumelfreie Lauf und die ausgezeichnete Zugkraft werden dem Anspruch an ein Spitzenmodell gerecht. Endlich ist auch die Beleuchtung kein dunkles Roco-Kapitel mehr. Ab drei Volt sind die LED bereit, die Außenwelt zu erhellen.

Die 03.10 von Roco wurde schon sehnlichst als zeitgemäße Großserien-Nachbildung erwartet. Ohne Zweifel ist die blaue Mauritius ein attraktives Modell geworden, das zeigt, dass man bei der Modelleisenbahn GmbH auf einem guten Weg ist. Für 379 Euro darf man das aber auch erwarten. *Jochen Frickel*

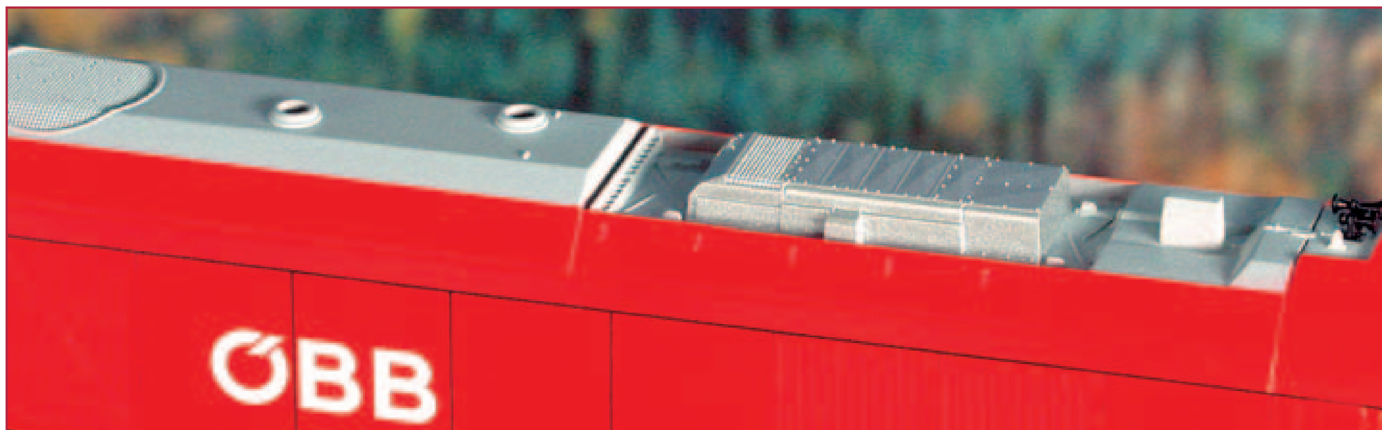
Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 228 km/h
- V_{max} Vorbild (140 km/h) bei 8,5 V
- Auslauf aus V_{max} 215 mm
- Auslauf aus 100 km/111 mm
- Anfahren (1,6 V) 5 km/h
- Kriechen (1,4 V) ‹1 km/h
- Zugkraft Ebene 148 g
- Zugkraft Steigung 3% 134 g
- Zugkraft Steigung 8% 119 g

- ***Hersteller:*** Modelleisenbahn GmbH, Hallein/Österreich
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16,5 mm
- ***Katalog-Nr.*** 63280
- ***Andere Ausführungen:*** Wechselstrom; DCC-Digital mit Sound
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Spurkranzhöhen:*** 0,9 bis 1,0 mm
- ***Kupplung:*** Hinten Bügelkupplung in Normschacht
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 412 mm
- ***Stromabnahme:*** Über Spurkranzschleifer auf 14 Räder
- ***Digitale Schnittstelle:*** NEM 652 im Tender unter dem Motor
- ***Beleuchtung:*** LED, fahrtrichtungsabhängig
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf zwei Tenderachsen, über Kardanwelle auf die hintere Treibachse der Lok
- ***Schwungmasse:*** ø 23 x 4 mm
- ***Haftreifen:*** Vier
- ***Zurüstteile:*** Pufferträgerdetails; Kolbenstangenschutzrohre
- ***Unverbindliche Preisempfehlung:*** 379 Euro



Rocos aufwendig gestaltetes H0-Modell würde zu Recht eine Briefmarke zieren.



Der Piccolo-Hercules hat bereits die geänderte Dachpartie erhalten. Gravuren und Detaillierung sind für ein N-Modell vorbildlich.

Eine moderne Streckendiesellok, den ER 20, bekannt als „Hercules“ der ÖBB, hat sich Fleischmann zum Vorbild für ein Modell im Maßstab 1:160 genommen.

Alpen-Runner

Am „Hercules“ oder dem Siemens-Eurorunner (ER) 20 kommt man nicht vorbei, wenn man moderne Streckendiesellokomotiven einsetzen möchte, die auch höherwertige Reisezüge befördern oder sich vor langen Güterzügen nützlich machen. Das haben nach den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), die die Lok bei Siemens in Auftrag gaben, inzwischen mehrere Privatbahnen für sich ent-

Stationiert in Wien und Graz – und Fahrten bis Bratislava: Der „Hercules“ ist nicht nur in den Alpen zu Hause.

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 289 km/h
- V_{max} Vorbild (140 km/h) bei 6,8 V
- Auslauf aus V_{max} 207 mm
- Auslauf aus 140 km/h 50 mm
- Anfahren (2,2 V) ‹5 km/h
- Kriechen (2,2 V) ‹5 km/h
- Zugkraft Ebene 25 g
- Zugkraft Steigung 3% 23 g
- Zugkraft Steigung 8% 19 g

- ***Hersteller:*** Fleischmann, Nürnberg
- ***Nenngröße, Spur:*** N/9 mm
- ***Katalog-Nr.*** 7260
- ***Andere Ausführungen:*** Zur Zeit keine
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kupplung:*** N-Standardkupplung
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 228 mm
- ***Stromabnahme:*** Über Radsatzinnenschleifer auf alle Räder
- ***Digitale Schnittstelle:*** NEM 651
- ***Beleuchtung:*** Spitzensignal vorn, mit Fahrtrichtung wechselnd
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Kardanwellen – Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle Achsen
- ***Schwungmasse:*** Eine, ø 8 x 6/4 mm (konisch)
- ***Haftreifen:*** Zwei, diagonal
- ***Zurüstteile:*** Keine
- ***Unverbindliche Preisempfehlung:*** 145 Euro

deckt. In Deutschland sieht man den ER20 beispielsweise vor dem „ALEX" (Allgäu-Express) oder als Zugmaschine der Press GmbH vor Holztransporten. Jüngst probte man mit dem Loktyp die Bespannung der Eurocitys Zürich – München auf dem nicht elektrifizierten deutschen Abschnitt.

Fleischmann bietet nun ein N-Modell dieser vielseitigen und erfolgreichen Lok an. Der Mini-Hercules vermag auf Anhieb mit der typischen Form und stimmigen Proportionen zu gefallen. Der Messschieber bestätigt, dass die Hauptmaße fast hundertprozentig genau umgesetzt wurden. Am Gehäuse gefallen die lupenreine Beschriftung, die teilweise mit bloßem Auge zu lesen ist, sowie die geschickt abgesetzten Details wie Scheibenwischer, Tür- und Rangierergriffe. Etwas Missmut wecken allenfalls die unteren Trittstufen, die man in die Drehgestelle integriert hat. Sehr gut gearbeitet ist die Dachpartie, die die Ausführung mit geändertem Aufbau zeigt. Einzeln angesetzt sind die Typhone. Auch an eine Andeutung der Führerstände hat man gedacht.

Auf den N-Gleisen erweist sich Fleischmanns Hercules als echter Runner. Bei den vom Hersteller angegebenen zulässigen 14 Volt rast er mit 350 Modell-km/h in ICE3-Dimensionen. Bei üblichen 12 Volt ist er mit 289 km/h immer noch rasant und unterschreitet erst bei etwa 9 Volt die NEM-Grenze (60 Prozent Zuschlag, also 224 km/h bei 140 km/h Vorbildhöchstgeschwindigkeit). Allerdings macht sich bei diesen Geschwindigkeiten das Getriebe mit den Metallzahnrädern akustisch bemerkbar.

Erst bei weniger als 8 Volt werden Tempo und Geräusche manierlich. Herunterregeln lässt sich die Fahrspannung bis auf 2,2 Volt, mit denen der ER20 gerade noch wahrnehmbar kriecht. Bereits ab 1,9 Volt tritt das Spitzenlicht aus, das sich zu eindrucksvoller Helligkeit steigert. Schlussbeleuchtung hat die Lok nicht.

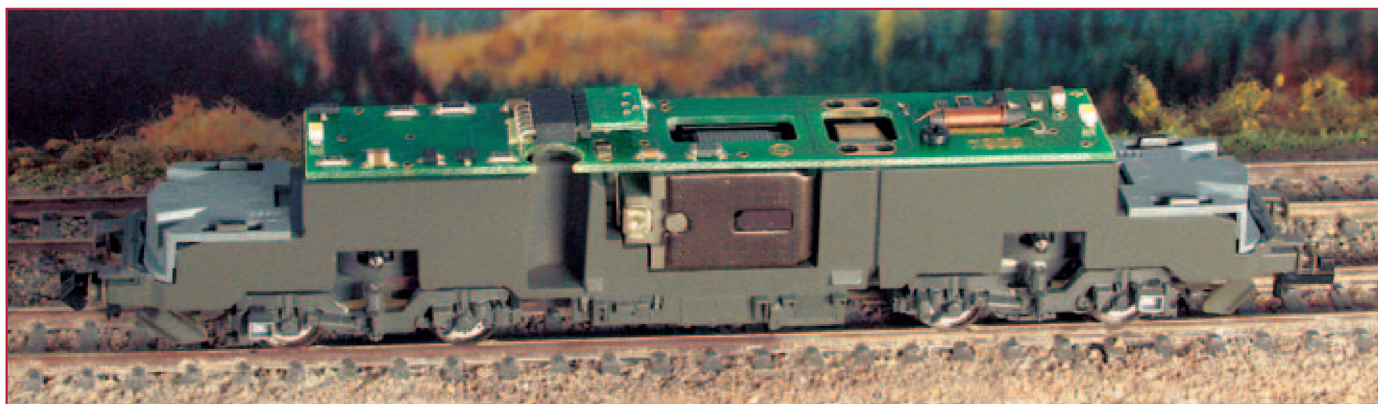
In Ordnung ist die Zugkraft: Mit 25 Gramm oder 100 Achsen in der Ebene macht der Hercules seinem Namen alle Ehre, und auch 70 Achsen in der Acht-Prozent-Steigung sind nicht zu verachten. Der Auslauf ist mit über 20 Zentimetern bei 12 Volt und immer noch 50 Millimetern aus 140 Modell-km/h im grünen Bereich.

Um das Innenleben zu erreichen, spreizt man das Gehäuse in Fahrzeugmitte und zieht es nach oben ab. Wenn man anschließend die kleinen schwarzen Schrauben löst, lässt sich die Platine abnehmen; Motor und Getriebe sind nunmehr zugänglich. Die Lok lässt sich mittels sechspoliger Schnittstelle nach NEM 651 für den Digitalbetrieb zurüsten.

Zusammenfassend kann man sagen, dass Fleischmann ein modernes Lokmodell geschaffen hat, dass sicher nicht nur in Österreich bei N-Freunden Anklang finden wird. Zirka 145 Euro sind ein annehmbarer Preis dafür. *Henning Bösherz*



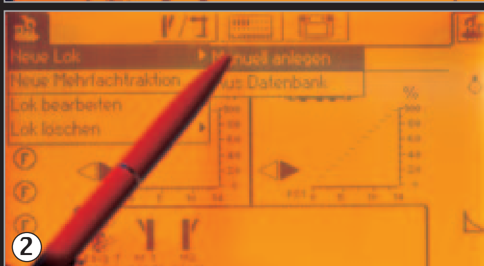
Mit dem ER20 kam nicht nur eine neue Generation von Dieselloks auf die N-Schiene. Auch das Design darf als anspruchsvoll gelten.

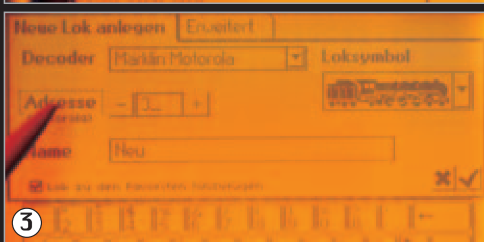

Das Gehäuse ist einfach zu entfernen. Der mittige Motor treibt alle Räder an. Links der Brückenstecker, der in der Decoderschnittstelle (NEM 651) sitzt.

Neues Triebfahrzeug aufnehmen

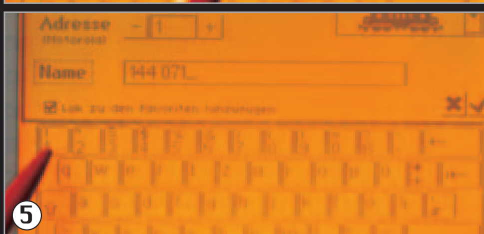
Wenn die Lok nachträglich digitalisiert wurde oder von einem Fremdhersteller stammt, ist es notwendig, eine manuelle Eingabe vorzunehmen.

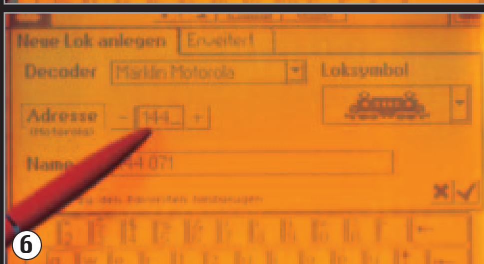


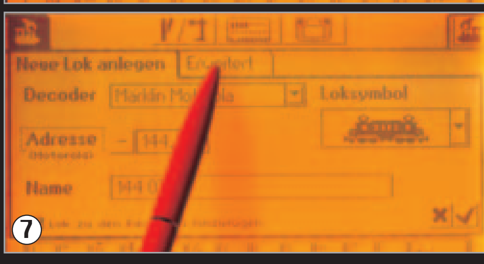


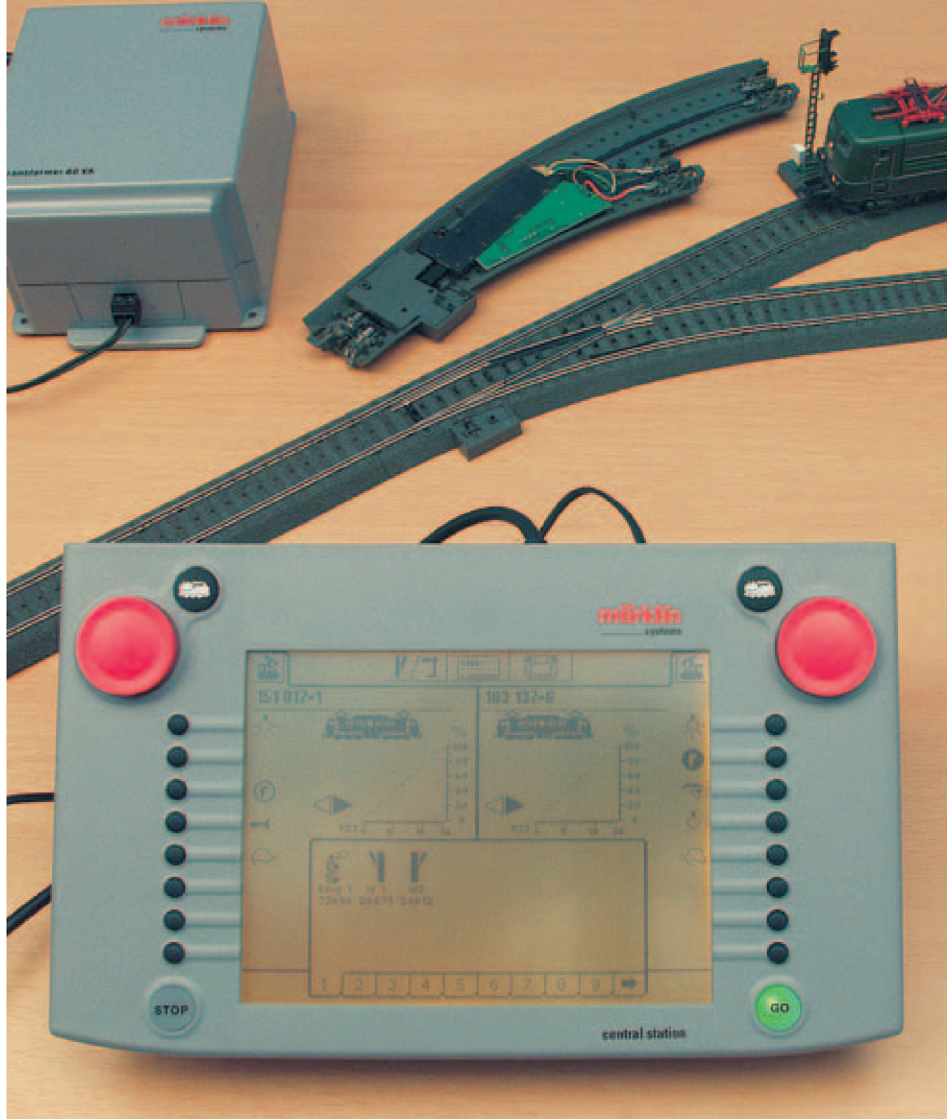












Die „Central Station" ist Märklins dritte Digital-Zentralen-Generation.

Großer Bahnhof

Mit Spannung wurde sie erwartet, die neue „Central Station" von Märklin. Dass die Digital-Zentrale viele tolle Funktionen hat, erschließt sich dem Käufer nicht gleich, wenn er sie auspackt. Im Gegenteil: Für ein so komplexes Gerät kommt das Märklin-Produkt mit angenehm wenigen Knöpfen aus. Bevor man die „Central Station" anschließt, sollte man zunächst die Bedienungsanleitung studieren.

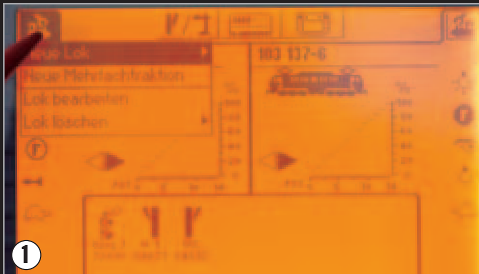
Darin überrascht, dass man zunächst einmal vier AAA-Batterien kaufen muss. Deren Einsatz ist nötig, damit die Zentrale nach dem Ziehen des Netzsteckers oder bei einem Stromausfall alle aktuellen Fahr- und Schaltdaten behält. Wer lieber einen Ein- und Ausschalter wie bei einem Computer gehabt hätte, sei an die Gewohnheit des Modelleisenbahners erinnert, nach Beendigung des Fahrbetriebes einfach den Netzstecker zu ziehen. Wenn man die Batterien ein-

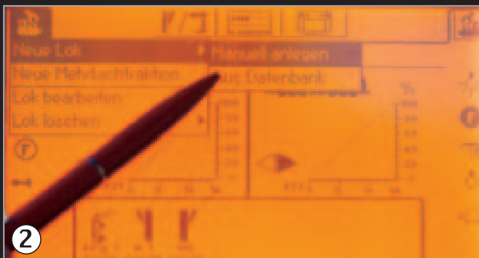


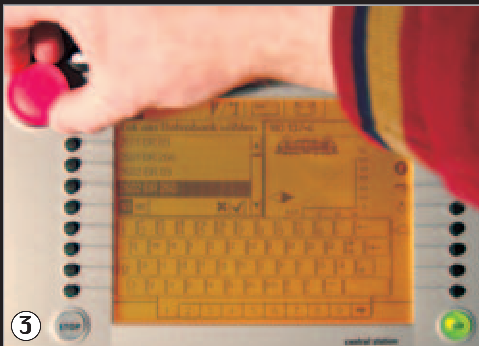
Display in Orange

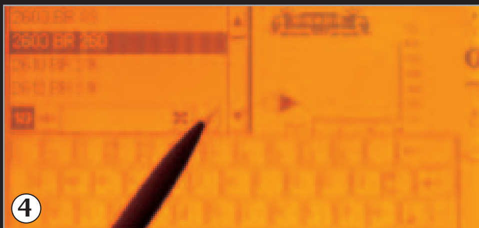
Neues Triebfahrzeug aufnehmen

Märklin-Fahrzeuge (inklusive der Neuheiten 2005) lassen sich ganz einfach über ihre Artikel- oder Baureihenbezeichnung in der Lokliste finden.





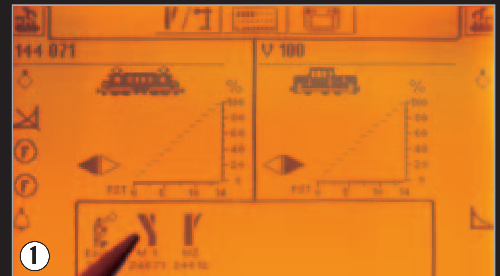


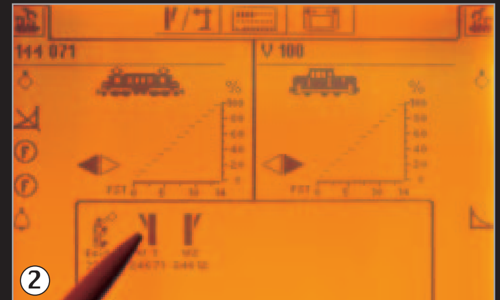




Schalten von Weichen

Wenn man das Weichensymbol berührt, schalten Weiche und Symbol. Als Rückmeldung darf die wechselnde Anzeige aber nicht verstanden werden.





gelegt und die „Central Station" mit dem nicht mitgelieferten Transformator verbunden hat, erwacht sie zum Leben. Dieser Vorgang dauert etwa 50 Sekunden. Der Monitor ist gleichzeitig Bedienoberfläche (Touchscreen), das heißt, Befehle werden durch Berühren des entsprechenden Zeichens oder Schriftzuges gegeben. Durch die an manchen Stellen unübersichtliche Bedienungsanleitung muss man sich glücklicherweise nur am Anfang durchkämpfen. Wegen des guten Menü-Aufbaus kann man das DIN-A4-Heftchen bald zur Seite legen.

Nach dem Einstöpseln des Netzsteckers erscheint die zuletzt benutzte Bedienoberfläche. Beim ersten Start muss man zunächst ein Triebfahrzeug bei der Zentrale anmelden. Wenn die Lok einen mfx-Decoder trägt, tut sie das in etwa zwei Minuten selbstständig. Da die Anmeldung von mfx-Loks nur langsam funktioniert, sollte man bei der Neueinrichtung die Loks auch nacheinander auf die Anlage stellen.

Natürlich kennt die Zentrale wie auch die bereits erhältliche „Mobile Station" alle bislang von Märklin produzierten digitalen Triebfahrzeuge und Startpackungen mit deren Sonderfunktionen. In der Datenbank ist die Lok mit ihrer Loknummer/Namen (zum Beispiel 151017-1) und ihrer Artikelnummer (39581) zu finden und aufzurufen. Dazu wählt man zunächst die Suchart (Name oder Artikelnummer) und gibt die erste Ziffer (zum Beispiel 3 bei der Artikel-Nummer) oder den ersten Buchstaben des Namens ein. Dann springt die Anzeige zur ersten Märklin-Adresse, die mit einer 3 beginnt. Den roten Knopf dreht man nun so lange nach rechts bis die korrekte Artikelnummer schwarz unterlegt erscheint und bestätigt die Auswahl mit einem Druck auf den Drehknopf oder mit einer Berührung des Hakensymbols auf dem Bildschirm – fertig! Wer eine Lok nachträglich digitalisiert, kann übrigens die Symbole ebenfalls aus einer Liste frei wählen. Das entsprechende Menü findet sich oben in der Leiste zwischen dem Magnetartikel- und dem Setup-Menü (Central-Station-Symbol). Clevererweise kann man bei den Symbolen sogar zwischen Moment- und Dauerschaltung wählen. Den Bereich verlässt man, indem →

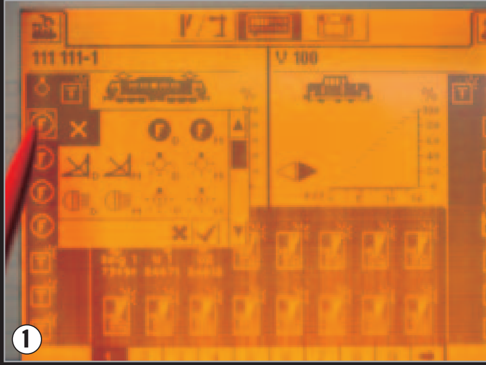
Für Magnetartikel ist ein Keyboard installiert

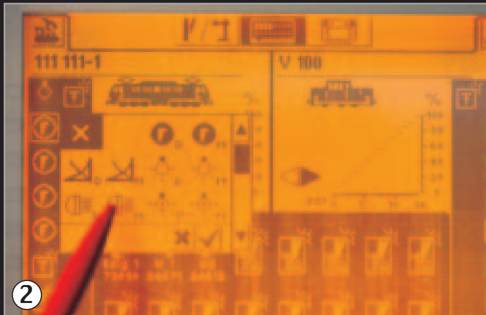
Häufige Befehle

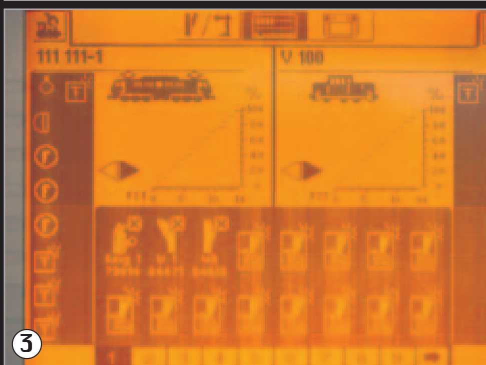
Tätigkeit	Loktaste, Drehregler	Touchscreen
Lok aufrufen	Loktaste drücken	–
Eingabe bestätigen	Drehregler drücken	Hakensymbol berühren
Im Menü aufwärts und abwärts	Drehregler drehen	Pfeiltasten berühren
Felder auf Touchscreen aktivieren	–	Schriftzug berühren
Abbruch der Eingabe	–	X-Taste (neben Hakentaste) berühren oder Menü-Taste der oberen Reihe berühren

Piktogramme zuweisen

Nachträglich installierten Zusatzfunktionen kann man das passende Symbol zuordnen. Das Menü findet sich in der Mitte der oberen Reihe.

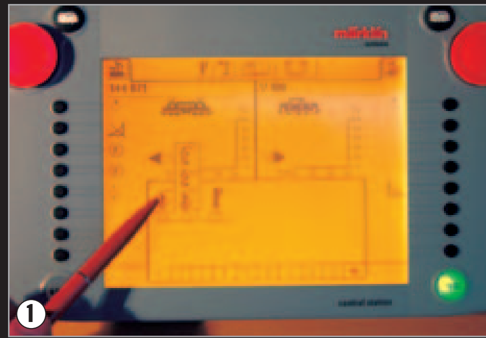


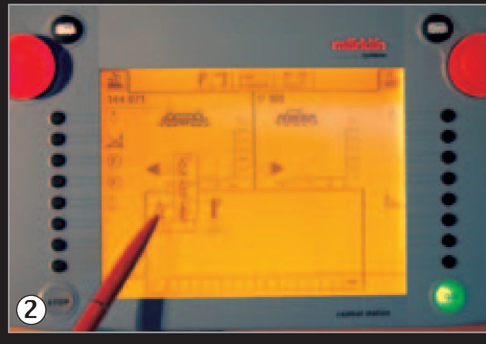




Signale schalten

Um ein Signal zu schalten, berührt man das entsprechende Symbol. Dann erscheinen sämtliche Signalbegriffe zur Auswahl.



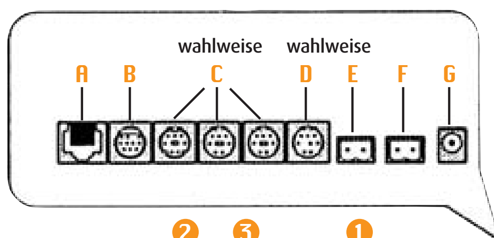


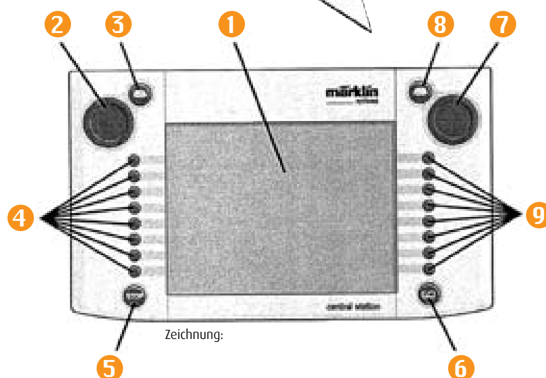
man das Menü-Symbol nochmals anklickt.

Die Wahl zwischen der Zentrale bereits bekannter Fahrzeuge geschieht durch das Drücken der Loktaste neben dem Drehregler. Auf dem Bildschirm erscheinen nun alle Triebfahrzeuge. Mit dem Drehregler bewegt man sich in der Liste. Zusätzlich kann man Fahrzeuge in eine Favoriten-Liste aufnehmen. Mit einem Druck auf den Regler bestätigt man die Auswahl. Alle Aktionen kann man bei laufendem Betrieb durchführen. Wie die „Mobile Station" hat auch die „Central Station" einen Endlos-Drehregler, das heißt, wenn der Bediener zwischen zwei fahrenden Loks wechselt und die neue Lok steuert, beginnt der Geschwindigkeitsbefehl exakt beim bis dahin gefahrenen Tempo. Die Gefahr, dass man andere als die gewünschten Knöpfe betätigt, besteht eigentlich nur bei der Touchscreen. Diese sollte man nur mit sauberen Fingern oder beispielsweise mit einem geschlossenen Stift mit runder Kappe berühren. Scharfkantiges ist bei der Bedienung natürlich tabu. Wenn bei der „Central Station" ein Feld aktiviert ist, teilt sie das durch einen gestrichelten Rahmen um den Schriftzug herum mit. Aus Versehen eine Einstellung zu verändern, ist durch die Klartext-Anzeige also nahezu ausgeschlossen. Die beste aller denkbaren Methoden zur Eingabe von Namen oder Nummern ist die auch bei der „Central-Station" realisierte Computer-/Schreibmaschinen-Tastatur.

Auch die Einrichtung von Magnet-Artikeln mit den Decodern K83 und K84 (Polung beachten!) stellt den Modellbahner nicht vor Schwierigkeiten. Für eine C-Gleis-Weiche mit installiertem Elektroantrieb benötigt man lediglich einen Weichendecoder (beispielsweise Märklins 74460). An den Dip-Schaltern, im Fachjargon Mäuseklavier genannt, stellt man die gewünschte Adresse ein. Die „Central Station" kann auf 18 Schaltflächen jeweils 16 Magnetartikel verwalten. Zunächst wählt man die gewünschte Position auf der Schaltfläche, dann den Schriftzug „Neuen Artikel anlegen". Weiter geht man dann wie oben beschrieben vor. Unschön ist allerdings, dass man die bis November 2005 gelieferten hochmodernen Lichtsignale wegen Software-Problemen nicht ohne weiteres mit der „Central-Station" kombinieren kann! Dazu gab Märklin bekannt, dass Betroffene die Signal-Decoder zum Update einschicken sollen. Märklin hat an die Händler die Direktive herausgegeben, dass diese die noch nicht verkauften Signale einschicken und sie aktualisiert und gekennzeichnet zurückerhalten.

Die „Mobile Station" ist an der „Central Station" durch ein separat erhältliches Adapterkabel als Handregler zu benutzen. Dass man der Befehlsfiliale





A Anschluss für PC
B Terminal 60125
C Anschluss einer Mobile Station (über Adapter-Kabel 610479)
D Anschluss-Box C-Gleis
E Anschluss Gleis
F Programmier-Gleis
G Transformator 16 V~ (z.B. 60052)

1. Display mit Schaltfunktion (Touchscreen)
2. Fahrregler 1
3. Taste „Lok" 1
4. Sonderfunktionstasten 1
5. Taste „Stop"
6. Taste „Go"
7. Fahrregler 2
8. Taste „Lok" 2
9. Sonderfunktionstasten 2

Technische Daten

Motorola-, mfx-Protokoll; Eingangsspannung 16 V Wechselspannung; 2 Fahrregler; Touchscreen; 16 384 Triebfahrzeug-Adressen; je 16 Sonderfunktionen schaltbar; 256 Magnetartikel-Adressen über integriertes Keyboard schaltbar; Magnetartikel werden auf Touchscreen mit Stellung angezeigt; integriertes PC-Interface (Software später); Anzeige in Text- und Piktogrammform; Texteingaben über Tastatur; bis zu 128 Fahrstufen

Lieferumfang:

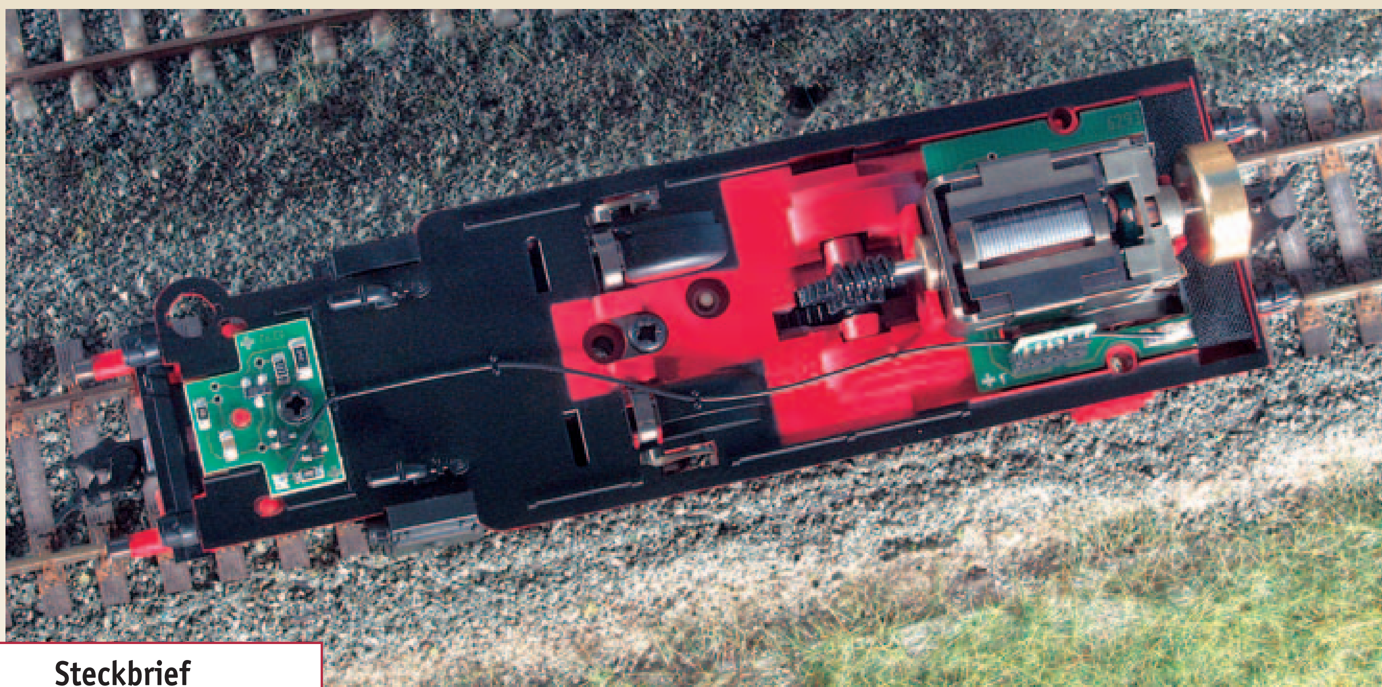
- **„Central Station“**
- **Ablagepult**
- **Anschluss-Kabel zur Anschlussbox (C-Gleis)**
- **2 Anschluss-Stecker für direkten Gleisanschluss und Programmiergleis**
- **Anschlusskabel für Transformer 6000, 6001, 6002, 6003**
- **Unverbindliche Preisempfehlung: 550 Euro.**

die Triebfahrzeuge zuteilen muss, wird nur Besitzer größerer Anlagen, auf der mehr als zehn häufiger benutzte Loks verkehren, stören. Man hat zwei Möglichkeiten des Nothalts. Drückt man auf den Drehregler, so hält nur die gerade gesteuerte Lok an, alle weiteren fahren ohne Änderung weiter. Drückt man dagegen den Stopp-Knopf, bleiben alle Fahrzeuge stehen. Leider lassen sich dann Weichen nicht betätigen, weshalb es schwierig ist, sich anbahnende Gefahrensituationen zu entschärfen. Andererseits sollte man die Versorgung von Magnetartikeln bei größeren Anlagen ohnehin getrennt vom Fahrstrom halten. Damit allerdings müsste man auf die tolle Bedienoberfläche verzichten. Aber vielleicht schiebt Märklin ja bald ein Keyboard mit Central-Station-Technik nach. Zur Programmierung von Decodern muss man die Loks auf ein Programmiergleis stellen, für das es einen speziellen Anschluss an der „Central Station“ gibt. Unter dem Menü-Punkt „Erweiterte Programmierung“ lassen sich Decoder, die eine CV-Programmierung unterstützen, bequem anpassen.

Programmieren und Bedienen geht kinderleicht

Maße von 26 x 16 x 9 cm, die beiden Fahrregler und die geringe Anzahl Knöpfe lassen die Zentrale professionell erscheinen. Wenn nicht gerade zwischen Lokomotven gewechselt wird, kann sich der Bediener ganz auf das Fahren konzentrieren. Der Tester hätte sich aber gewünscht, dass die Geschwindigkeit-Angabe auch in km/h umgerechnet angezeigt werden könnte. Das Diagramm erinnert eher an den Mathematik-Unterricht als an einen Lok-Führerstand. Die Piktogramme der Magnetartikel, die nicht nur Namen erhalten können, sondern Weichen- und Signalstellung anzeigen, möchte man nach kurzer Zeit nicht mehr missen. Die „Central-Station“ liegt übrigens mit einem Gewicht von etwa 1200 Gramm auch gut in der Hand, wenn man für ein kniffliges Rangiermanöver einmal vorort sein muss. Wer die Zentrale in beiden Händen hat, kann trotzdem fahren und sogar andere Loks aufrufen, ohne mit Händen oder fingern irgendwelche Verrenkungen ausführen zu müssen.

Märklin ist mit der „Central Station“ ein großer Wurf gelungen. Die Benutzerführung durch die flache Menüstruktur machen auch Einsteigern den Umgang leicht. Zu einem Preis von rund 550 Euro kann man sich ein starkes Stück Zukunft auf die Anlage holen. *Jochen Frickel*



Der leise Antrieb ermöglicht ausgeglichene Fahreigenschaften.

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 191 km/h
- V_{max} Vorbild (100 km/h) bei 7,1 V
- Auslauf aus V_{max} 281 mm
- Auslauf aus 100 km/84 mm
- Anfahren (2,4 V) 8 km/h
- Kriechen (2,2 V) 3 km/h
- Zugkraft Ebene 48 g
- Zugkraft Steigung 3% 46 g
- Zugkraft Steigung 8% 45 g

- ***Hersteller:*** Fleischmann
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16,5 mm
- ***Katalog-Nr.*** 4046
- ***Andere Ausführungen:*** DCC-Digital mit Sound
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Spurkranzhöhen:*** 0,83 bis 1,0 mm
- ***Kupplung:*** Beidseitig kulissengeführter Normschacht mit KK
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 360 mm
- ***Stromabnahme:*** Über Radsatzinnenschleifer auf alle Räder
- ***Digitale Schnittstelle:*** NEM 651
- ***Gewicht:*** 173 g
- ***Beleuchtung:*** LED, fahrtrichtungsabhängig
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf die mittlere Kuppelachse
- ***Schwungmasse:*** ø 13 x 4 mm
- ***Haftreifen:*** Zwei
- ***Zurüstteile:*** Originalkupplungsimitationen
- ***Unverbindliche Preisempfehlung:*** 210 Euro

Die außergewöhnlich proportionierte Tenderlok-Baureihe 76.0 präsentiert sich als akkurates Fleischmann-H0-Modell.

Städte-Sprinter

Die Reaktionen auf das Erscheinen der 76.0 (ex. Pr. T10) reichen von „geniale Lok“ bis „boah is die hässlich“. Keine Frage, das Aussehen des Vorbilds polarisiert.

Die Originale wurden zur Beförderung von Eil- und Schnellzügen zwischen Frankfurt am Main und Wiesbaden von der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) ab 1909 in zwölf Exemplaren beschafft. Bis auf die Entgleisungsneigung bei schneller Rückwärtsfahrt erfüllten die kräftigen und kompakten Maschinen die in sie gesetzten Erwartungen. 1948 verkaufte die DB ihre letzten sechs Exemplare an die Osthannoversche Eisenbahn (OHE). Dass die Privatbahn die letzte Maschine erst 1964 ausmusterte, spricht für die Qualität der von Robert Garbe entwickelten Maschine. Qualität bei der Modell-Umsetzung garantiert bereits der Name Fleischmann. Die außergewöhnlichen Proportionen trafen die Konstrukteure aufs Beste. Das Laufwerk des Vorbildes hat gegenüber dem der P8 einen verkürzten Treibachsstand, der sich auch beim Modell findet. Die aus Metall gefertigten Räder weisen dünne Speichen und einen geringfügig kleineren Durchmesser auf, der aber im Rahmen der zulässigen Abnutzung liegt, also absolut vorbildgerecht ist. So konnten die korrekten Achsstände realisiert werden. Die Spurkranzhöhen von 0,83 mm bei den Treib- und 1,0 mm bei den Vorlaufrädern gewährleisten sehr gute Fahreigenschaften auch bei schlechter Gleislage. Besonders die Räder der Kuppelachsen schmeicheln dem Auge. Das gilt auch für die aus Kunststoff- und Metallteilen zusammengesetzte Steuerung. Die Ausführung der Bremsanlage wirkt nur von unten betrachtet grob, in Augenhöhe mit den Rädern gefällt die feine Gravur. Eine gelungene Lösung, wie der Tester findet. Stirnrunzeln ruft der bei Fleischmann immer noch gepflegte Verzicht auf Kolbenstangen-

Schutzrohre hervor. Dieser lässt den vorbildgerecht spärlich detaillierten Bereich um den vorderen Rahmenabschluss noch nackter wirken. Verwunderung beim Betrachten von Fotos anderer 76.0 über die Ausführung der Pumpen und das Fehlen des Luftbehälters unterhalb des Pufferträgers ist unnötig, da das Fleischmann-Vorbild auch in den 30er-Jahren noch weitgehend im dargestellten Ursprungszustand war. Gravuren sind wie von den Nürnbergern gewohnt scharfkantig ausgeführt. Präzise ist die Verglasung des Führerstands eingesetzt. Dieser wird zwar vom Motor belegt, trotzdem ist ein freier Durchblick gewährleistet.

Als flüsterleise darf man die Fahrgeräusche des Modells bezeichnen. Selbst bei der stark überhöhten Maximalgeschwindigkeit von umgerechnet 191 km/h bleibt die 76 akustisch angenehm zurückhaltend. Obwohl die Maschine einen recht kurzen Treibachsstand hat, und das Drehgestell natürlich quer zur Fahrtrichtung beweglich gelagert sein muss, trat selbst bei hoher Anhängelast nie eine Schiefstellung der Lok nach Kurvenfahrt auf. Als Bergziege sollte man die 76 (zieht drei vierachsige Schnellzugwagen auf der Acht-Prozent-Rampe) übrigens nicht kaufen. In der Ebene genügt die Zugkraft dank der beiden Haftreifen zur Beförderung von zehn Schnellzugwagen.

Da die beiden nicht mit Haftreifen bestückten Radsätze gefedert gelagert sind, und auch die Räder der Vorlauf-Achse zur Stromabnahme herangezogen werden, braucht man keine Kontaktprobleme zu befürchten. Auch Nick- und Wankbewegungen sind der 76 gänzlich fremd.

Für etwa 210 Euro erhält man eine sorgfältig detaillierte Lok mit ausgezeichneten Fahreigenschaften und leisem Lauf. Übrigens, liebe Fleischmann-Konstrukteure, der Antrieb der 76 würde auch wunderbar zur 78 passen.

Jochen Frickel



Vorbildgerecht zeigt die 76 einen knackigen Hintern.

Kurz und gut: Fleischmanns knuffiges H0-Modell der seltenen 76 überzeugt.



Selten hat der Einstieg eines etablierten Herstellers in eine andere Spurweite für so viel Gesprächsstoff gesorgt wie Brawas erster Schritt in das Gartenbahngeschäft.

Remshaldener Rauchzeichen

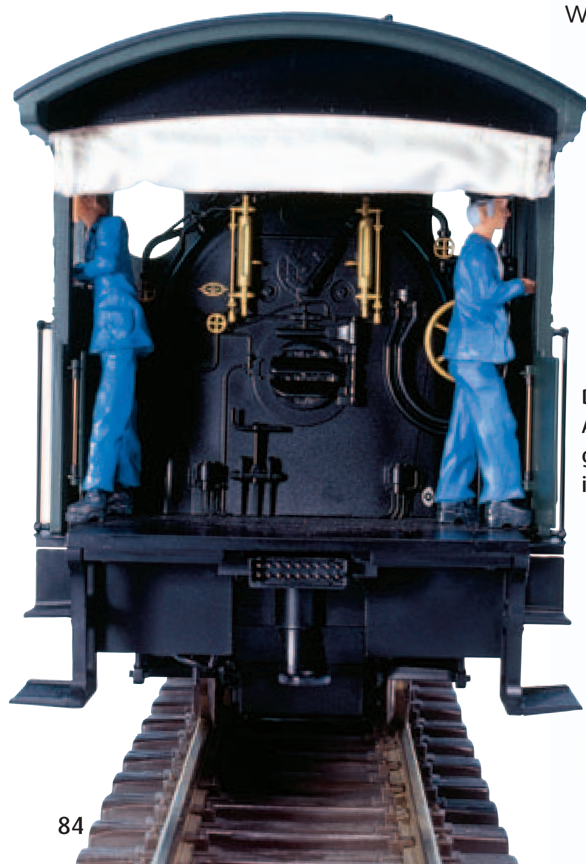
Das hat man sich bei Brawa in Remshalden sicher lange und gut überlegt, der Schritt ist schließlich nicht ohne Risiko. Die IIm-Modellbahner sind ein spezielles Völkchen, das mit keiner anderen Spurweiten-Klientel verglichen werden kann. Beherrscht wird der Markt vom Beinahe-Monopolisten LGB aus Nürnberg, der grundsolide Fahrzeuge anbietet, deren Maßstäblichkeit jedoch mitunter zu wünschen übrig lässt, was aber von vielen Gartenbahnern bisher toleriert wurde. Mit der Modellauswahl hat es Brawa sich nicht leicht gemacht. Zum Einstieg sollte es bitte ein Knüller sein, der bisher nicht erhältlich war. So führte der Weg der Modellfindung fast zwangsläufig zur G 4/5 der Rhätischen Bahn (RhB), die alle Vorgaben erfüllte. Der Vierkuppler ist eine imposante meterspurige Dampflok einer außerordentlich bekannten und beliebten Bahngesellschaft, von dem es überdies noch zwei betriebsfähige Exemplare gibt.

Wichtigste Vorgaben für Brawa waren Maßstäblichkeit und Detailtreue, und wer die mehr als fünf Kilo schwere Dampflok aus der Schachtel hebt, wird begeistert sein. Penibel hat Brawa Leitungen, Armaturen, Handräder und vieles mehr nachgebildet.

Den Gartenbahnern wird gefallen, dass der Rahmen der Lok und ein Teil des Kessels aus solidem Metall gefertigt sind. Führerhaus und Tender sowie die obere Kesselhälfte sind aus Kunststoff. Aus Metall sind selbstverständlich auch die Treibstangen, die einen sehr realistischen Eindruck machen. Die sehenswerten Vollmetall-Räder aus Zinkdruckguss mit aufgepressten Radreifen sind eine extra Erwähnung wert.

Die Lackierung ist tadellos und die Beschriftung gestochen scharf. Im Vorbild erhabene Anschriften und Schilder sind im Modell ebenfalls erhaben wiedergegeben.

Bewegt wird das Modell von einem kräftigen Motor mit großer Schwungmasse, der im Kessel oberhalb der vierten Kuppelachse untergebracht ist. Der Motor treibt die erste und vierte Kuppelachse an, und die beiden mittleren Achsen werden von den Treibstangen mitgenommen. Die Allradauflage dank Dreipunktlagerung sorgt für gutes Fahrverhalten und stetige Zugkraft. Die Stromabnahme erfolgt über die Kuppelachsen der Lok und das Paar Schienenschleifer zwischen den Tenderachsen, das in den meisten Fällen verzichtbar ist und deshalb auch leicht abgenommen werden kann. Der Lok-Tender-Abstand kann mit Kup-



Dreidimensional gravierte Armaturen: Die aufwendige Detaillierung setzt sich im Führerstand fort.



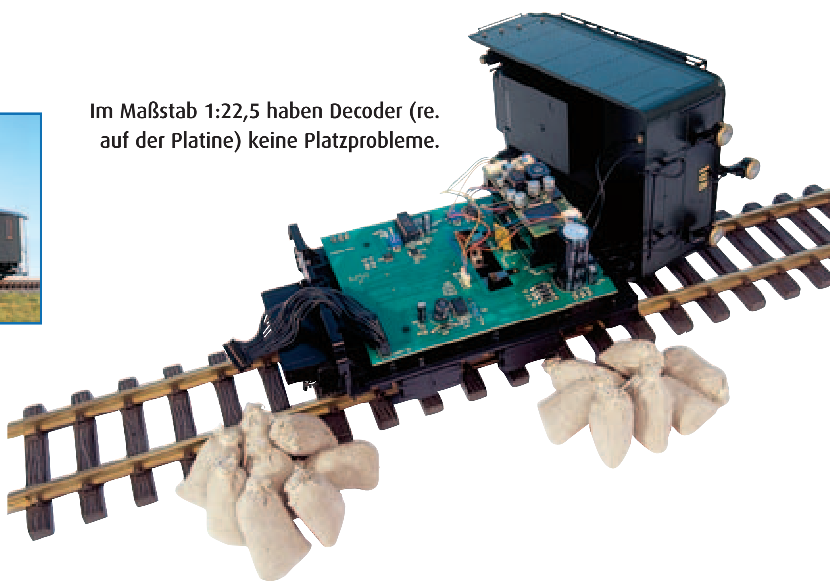
Imposante Schmalspurdampflok: G4/5 108 der RhB. Die Kohlesäckchen auf dem Tender sind vorbildgerecht aus echtem Stoff

Passendes Rollmaterial

Allradauflage mit Dreipunktlagerung, Metallspeichenräder mit durchbrochenen Doppelspeichen und aufgepressten Radreifen, Federpuffer, ins Metalllager integrierte schleiferlose Vierfach-Stromabnahme, eingebaute Innenbeleuchtung und so weiter. Die Liste an interessanten Details der ebenfalls neuen RhB-Zweiachser von Brawa ließe sich noch erweitern. Die maßstäblichen Kunststoffwagen, die aus wetterfesten Materialien hergestellt werden, machen einen feinen Eindruck. Sie besitzen vorbildgerecht keine Lenkachse, laufen aber dennoch durch 600-Millimeter-Radien. Bei aller Detailverliebtheit hat man aber unverständlicherweise auf eines verzichtet: Die Türen lassen sich nicht öffnen. Der Richtpreis liegt bei 254 Euro pro Wagen.

Passend zur Lok gibt es bei Brawa auch vier verschiedene Zweiachser.





Im Maßstab 1:22,5 haben Decoder (re. auf der Platine) keine Platzprobleme.

pelstangen in verschiedenen Längen unterschiedlichen Radien angepasst werden. Problemlos durchfährt die Lok einen 600-Millimeter-Radius und das ohne Knick im Rahmen. Lediglich die mittleren Kuppelachsen sind seitlich verschiebbar und die Spurkränze abgeschwächt.

Im Analogbetrieb zeigt Brawas G 4/5 tadelloses Fahrverhalten. Bei der Nennspannung von 16 Volt fährt die Lok mit einer Höchstgeschwindigkeit von 81 km/h. Das ist zwar etwas über der erlaubten NEM-Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, aber tolerabel. Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit erreicht die Lok im Solo-Betrieb bei etwa 10 Volt.

Richtig Spaß macht die Digitalvariante der G 4/5. Hier haben die Brawa-Konstrukteure beinahe alle denkbaren Möglichkeiten ausgereizt und im Modell verwirklicht. Der Dietz-Digitaldecoder ist im Tender eingebaut, die Lautsprecher tönen aus Zylindernähe. Eingebaute Achssensoren entwickeln ein radsynchrones Dampfgeräusch, der Rauchgenerator im Schornstein mit kleinem Lüfter sorgt für ebenfalls radsynchrone Dampfwolken. Ein zweiter Rauchgenerator dient der Darstellung der Vakuumpumpe.

Die Geräuschkulisse der Lokomotive umfasst neben dem obligatorischen Auspuffschlag auch die Lokpfeife, die Luftpumpe, einen Schaffnerpfiff, Kohleschaufeln, Bremsgeräusch und einiges mehr. Außerdem kann hinter der Rauchkammertür zwischen Zwei- oder Vierzylinderauspuffschlag gewählt und die Lautstärke reguliert werden.

Für knapp 1400 Euro gibt es die analoge Variante, unter 1700 Euro kostet den Gartenbahner die digitale Schwester, der dafür jedoch ein erstklassiges Modell erhält, mit, vor allem in der digitalen Variante, hohem Spiel- oder besser Erlebniswert. Alle Analogbahner können die vorbereitete Lok nachträglich digitalisieren

Stefan Alkofer

Steckbrief

- V_{max} bei 16 V 81 km/h
- V_{max} Vorbild (45 km/h) bei ≈ 10 V
- Anfahren (4,6 V) ≈ 5 km/h
- Kriechen (4,7 V) ≈ 5 km/h
- V_{max} bei Fahrstufe 28 64 km/h
- V_{max} Vorbild (45 km/h) bei Fahrstufe 26

- ***Hersteller:*** Brawa, Remshalden
- ***Nenngröße, Spur:*** IIm/45 mm
- ***Katalog-Nr.*** 10000 (analog), bzw. 10001 (digital)
- ***Gehäuse:*** Metall und Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kupplung:*** IIm-Standardkupplung
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 600 mm
- ***Stromabnahme:*** Integrierte Stromabnahme über 8 Räder und zwei Schienenschleifer
- ***Digitale Schnittstelle:*** 18-polige Schnittstelle im Tender
- ***Beleuchtung:*** Dreilicht-Spitzensignal, schaltbares Rangierlicht, Führerstandsbeleuchtung, Flackerlicht an Kesseltüre
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Zahnrad und Kardanwelle auf die erste und vierte Kuppelachse der Lok
- ***Haftreifen:*** Keine
- ***Zurüstteile:*** Kohlensäcke, Figuren, Kolbenstangenschutzrohre, Schürhaken
- ***Unverbindliche Preisempfehlung:*** 1369 (analog)/1659 Euro (digital)




Vorbildgerecht ist die Bestückung der fünfständigen Behältertragwagen mit nur einem Gattungstyp der Wechselbehälter.

Auf Schienen und Straße

Für den vorbildorientierten Modelleisenbahner bieten und boten die Groß- und Kleinserienhersteller eine umfangreiche Palette an Modellen zur Gestaltung des kombinierten Verkehrs mit Behältern auf der Schiene und den Straßen.

In H0 von Haus zu Haus: Märklins Kaelble-Garnitur ist mit Weinert-Behältern in der Epoche III unterwegs.

Schon in den 60er-Jahren waren die Behältertragwagen beliebte Objekte westdeutscher Modellbahnhersteller, lockerten diese Spezialfahrzeuge mit ihren meist silbernen Behältern doch wirkungsvoll den sonst eher weniger abwechslungsreichen H0-Modellwagenpark auf. Die damaligen Modelle von Märklin, Trix und Fleischmann sind heute längst zu Sammlerstücken mit entsprechenden Sammlerpreisen avanciert.

Nachdem es danach lange Zeit ruhig geworden war um diese Wagenart, brachte Fleischmann Anfang der 90er-Jahre neue Modelle eines Behältertragwagens auf den Markt, die das eher ungewöhnliche Vorbildfahrzeug der Gattung BTms 33 für die Epoche III in den Maßstab 1:87 umsetzten. Märklin folgte 1994 mit dem moderneren fünfständigen BT der Gattung Lgjs 598 in Epoche-IV-Ausführung, zunächst mit braun-grauen geschlossenen „Von-Haus-zu-Haus"-Behältern beladen, später auch mit silbernen Biercontainern erhältlich. Es folgten noch weitere Ausführungen mit Kessel- und Kugelbehältern.

Älteren Vorbildern hingegen widmete sich Roco, wo der BTs 50 ebenfalls seit 1994 in verschiedenen Ausführungen und einer Vielzahl von Behälterbauarten auch privater Wageneinsteller umgesetzt wurde. Meist wurden diese schönen Wagen in Epoche-III- oder -IV-Beschriftung als Pärchen (BTmms 51/Laabs 588) und leider nur jeweils kurzzeitig angeboten.

Ab 1998 entsann sich auch Märklin der älteren Vorbildbauarten und präsentierte seitdem in jährlichem Abstand immer wieder neue Ausführungen eines BT 10-Pärchens mit stets unterschiedlichen Behältern, darunter auch die offenen Eoskrt-Behälter (auch mit Kohleladung) oder die charakteristischen Zement-Doppelbehälter der Gattung Dzkr. Einige dieser Modelle waren nur über die Märklin-Händler-Initiative (MHI) erhältlich, andere tauchten später auch im Programm der Nürnberger Traditionsfirma Trix auf. Als vierter H0-Her- →

Behältertragwagen der DB im Modell (Auswahl)

Hersteller	Größe	Art.-Nr.	Bezeichnung	Ep.
Besig	I	4030	BTs 50 mit einfachem Übergang	III
			BTs 50 mit Bremserbühne	III
			BTs 50 mit Bremserhaus	III
Fleischmann	H0	5228*	BTms 33 mit offenen Behältern	III
		5229	BTms 33 mit Bierbehältern „EKU"	III
		5230	BTms 33 mit Bierbehältern „Dortmunder Union"	III
	N	8230*	Lgjs 598 mit Bierbehältern „EKU"	IV
		8231	Lgjs 598 mit offenen Behältern Eokrt	IV
		8232*	Lgjs 598 mit Bierbehältern „Dortmunder Union"	IV
		8233*	Lgjs 598 mit Bierbehältern „Spaten"	V
Hübner	I	2033*	BT 10-Pärchen mit Kastenbehältern Ekrt	III
		2023	BT 10 mit Kastenbehältern „Zuban"	III
		20231	BT 10 mit Kastenbehältern „Schwarzkopf"	III
		2051	BTmms 51-Doppeleinheit mit Kastenbehältern Ekrt	III
		6006	Set: BT 30 mit Feinschüttgutbehältern Efvkr 424 „Knorr"und Zustellfahrzeug Magirus 120D 10S	III
		6006-1	Set: Lb 577 mit Feinschüttgutbehältern Efvkr 424 „Knorr" und Zustellfahrzeug Magirus 120D 10S	IV
		6022	Set: BT 10 mit 2 offenen Behältern Eokrt 011 mit Plane und Spriegel und 1 Behälter mit Deckel Edkrt 201 und Zustellfahrzeug Magirus 120D 10S	III
Liliput	H0	221501	Behältertragwagen mit Bierbehältern „Spalter Bier"	III
		231111*	Fährboot-Rungenwagen mit Whiskeybehältern	III
Märklin	I	58323	BT 10-Pärchen mit Kohlebehältern Eoskr	III
		58322	BT 10-Pärchen mit Bierbehältern „EKU"	III
		58321	BT 10-Pärchen mit Bierbehältern „Königsbacher"	III
	H0	4767*	Lgjs 598 mit Kastenbehältern Ekrt	IV
		4853*	Lbgjs 598 mit Bierbehältern	IV
		48531*	Lbgjs 598 mit Kesselbehältern	IV
		48532	Lbgjs 598 mit Kugelbehältern	IV
		48940*	BT 10-Pärchen mit Kastenbehältern Ekrt	III
		48941*	BT 10-Pärchen mit Bierbehältern „EKU"	III
		48942*	BT 10-Pärchen mit Kugelbehältern Ddzkr	III
		48943	BT 10-Pärchen mit Kohlebehältern Eoskrt	III
		48944*	BT 10-Pärchen mit Bierbehältern „Königsbacher"	III
		48945*	BT 10-Pärchen mit Zementdoppelbehältern Dzkr	III
		48946	BT 10-Pärchen mit gefüllten Kohlebehältern	III
	Z	82363	Lbgjs 598 mit Bierbehältern	IV
		82366	Lbgjs 598 mit Bierbehältern „Dortmunder Union"	IV
Roco	H0	46520*	Lbs 578-Pärchen mit Kugelbehältern Ddzkr	IV
		46521*	BTs 50-Pärchen mit Feinschüttgutbehältern „Birkel/Knorr"	III
		46522	BTs 50 mit Kastenbehältern Ekrt „Schwarzkopf"	III
		46524*	BTs 50 mit Kastenbehältern Ekrt	III
		46526	Lbs 578 mit Feinschüttgutbehältern Efkr „Knorr"	IV
		46529	BTs 50 mit Feinschüttgutbehältern Efkr	III
		46538	Lgjs 598 mit Feinschüttgutbehältern Efkr	IV
		46997	BTmms 51-Pärchen mit Kastenbehältern Ekrt „Rei"	III
		25260*	BT 50-Pärchen mit Feinschüttgutbehältern Efkr	III
Trix	H0	23958*	BT 10-Pärchen mit Kohlebehältern Eoskrt	III
		23941*	BT 10-Pärchen mit Kastenbehältern Ekrt	III
		24023	BT 10-Pärchen mit Kugelbehältern Ddzkr	III
	N	13975	Lgjs 599 mit Kastenbehältern Ekrt	IV



Die H0-55 von Märklin/Trix hat Rocos BTmms 51-Pärchen mit je drei Kastenbehältern Ekrt der Waschmittelfirma Rei am Haken.



Die größte Auswahl bietet H0: Neben Behältertragwagen mit Ladung sind auch einzelne Behälter erhältlich.

Straßenzustellfahrzeuge im Modell (Auswahl)

Hersteller	Größe	Art.-Nr.	Bezeichnung	Ep.
Albedo	H0	115116*	Sattelaufliegerzug mit MAN-Zugmaschine	III
		115117*	Sattelaufliegerzug mit MB-Zugmaschine	III
Brekina	H0	42501*	Magirus-Rundhauber-Zugmaschine mit Anhänger, beladen mit zwei DB-Behältern	III
		83205	Magirus Pluto 8/P mit Rungenanhänger, beladen mit zwei DB-Behältern	III
Hübner	I	7017	Zustellfahrzeug Magirus Merkur 120S mit Ekrt-Behälter	III
Märklin	H0	46826*	Kaelble-Zugmaschine mit 2-achsigem Anhänger und offenem Behälter	III
Marks	N	1331	Zustellfahrzeug MB 3500	III
		9121	Zustellfahrzeug Magirus Sirius	III
Weinert	H0	4527	Henschel-Zugmaschine für Sattelauflieger	III
		4324	Kaelble-Dreiachs-Zugmaschine für Anhänger	III
		4528	Ackermann-Auflieger mit Zement-Doppelbehälter	III
		4326	Anhänger mit Kastenbehälter Ekrt	III
		4303	Sattelauflieger-Umbausatz mit offenem Behälter	IV
		4323	Sattelauflieger-Umbausatz mit offenem Behälter	III

steller im Bunde ist noch die Firma Liliput zu erwähnen, die unter der Artikel-Nummer 221501 einen mit DB-Beschriftung versehenen Behältertragwagen mit vier Bierbehältern „Spalter Bier" anbietet. Leider gibt es hierzu jedoch kein reales Vorbild bei der DB; der Wagentyp entspricht aber im Großen und Ganzen weitgehend der bei den ÖBB gebräuchlichen Bauart. Einen entsprechenden ÖBB-Wagen führte Liliput bis vor kurzem mit „Schärdinger Bier"-Behältern im Programm.

Ebenfalls nach ÖBB-Vorbild wandelte Märklin 1996 seinen Lbgjs 598 ab, der nun für „Alpi" Bier, Butter und Käse durch die (Alpen-)Lande fuhr (# 47671). 2000 folgte ein Milchtransportwagen-Set „Schärdinger Milch" (# 46252). Einen weiteren österreichischen Tragwagen für Milchbehälter bekommt man zusammen mit zwei anderen Güterwagen nach älteren Vorbildern im Set # 47908. Auf gleicher Basis entstanden auch zwei SBB-Ausführungen mit Feinschüttgutbehältern (# 47673). Weitere ausländische Versionen sind derzeit für H0 nicht einzeln erhältlich, ein belgischer Vertreter auf BT 10-Basis ist jedoch Bestandteil der Märklin-Wagenpackung # 47877.

Deutlich schlechter gestellt ist es um die Anhänger der kleineren Nenngrößen TT, N und Z: Für den Maßstab 1:160 gibt es immerhin noch vier unterschiedliche Versionen des Lgjs 598 von Fleischmann so-

Modelle nach Vorbild der Bundesbahn in den kleinen Nenngrößen rar

wie die recht nahe verwandte Bauart Lgjs 599 mit Ekrt-Kastenbehältern von Minitrix. Somit haben zumindest Epoche-IV-Freunde eine wenn auch kleine Auswahl. Nicht mehr lieferbar ist hingegen das BT 50-Pärchen von Roco für die Epoche III (# 25260). Für diese Zeit jedoch bietet Marks zwei sehr schöne Straßenzustellfahrzeuge an.

Z-Anhänger können sich lediglich an zwei unterschiedlichen Ausführungen des Lbgjs 598 von Märklin, jeweils mit Bierbehältern und für die Epoche IV beschriftet, erfreuen. In TT gibt es leider derzeit gar keine Wagenmodelle nach DB-Vorbild.

In ganz anderen Dimensionen rangieren die derzeit erhältlichen Spur-I-Fahrzeuge von Behältertragwagen. Hier kann der Großbahner nahezu aus dem Vollen schöpfen und sich, egal bei welchem Hersteller, an einer Vielzahl akkurat nachgebildeter Details erfreuen. Sowohl Märklin als auch Hübner, der zum Jahresende 2005 sein Geschäft aufgibt, haben sich



pa-Behälterverkehr in N: Fleischmann macht´s mit dem fünfständigen Lgjs 598 und etwa offenen Behältern Eokrt möglich.

Einzeln lieferbare Behälter im Modell (Auswahl)

Hersteller	Größe	Art.-Nr.	Bezeichnung	Ep.
Conrad	H0	210499-69 210513-69	Vier Kastenbehälter Ekrt unbeschriftet Vier Kugelbehälter Ddzkr unbeschriftet	III-IV III-IV
Weinert	H0	4420 4366 4367	Zement-Doppelbehälter Dzkr offener Behälter Eokrt Kastenbehälter Ekrt	IV III III

den BT 10 zum Vorbild genommen, während Besig den BTs 50 in mehreren Versionen umgesetzt hat. Für die entsprechenden Verladeszenen ist dank Hübners neuem Magirus-Merkur-Rundhauber mit Ackermann-Sattelauflieger, dem dieses Jahr noch ein entsprechender Magirus-Eckhauber folgte, ebenfalls gesorgt.

Alle Hersteller bieten ihre Modelle vorbildgerechterweise immer mit nur einem Behältertyp pro Wagen an. Bei den auf vielen DB-Pressebildern der 50er- und 60er-Jahre zu sehenden Fahrzeugen mit einer Bestückung aus mehreren unterschiedlichen Behältern handelt es sich lediglich um Vorführwagen, mit denen die Bandbreite der möglichen Spezialbehälterbauarten auf Ausstellungen der breiten Öffentlichkeit oder dem Fachpublikum und der Kundschaft präsentiert werden sollte. Im normalen Alltagsbetrieb kam es im Regelfall nicht zu solch gemischten Behälterkombinationen, obwohl fahrzeug- und behältertechnisch alle Möglichkeiten dazu gegeben gewesen wären. Da zählte dann doch mehr der einheitliche Betriebsablauf von A nach B.

Der Modellbahner, der auf solche bunten Zusammenstellungen jedoch partout nicht verzichten möchte, kann daher ein oder zwei im Zuglauf mitfahrende Tragwagen mit unterschiedlichen Behältern getrost als Überführungsfahrt zu einer Ausstellung oder zur Kundenwerbung deklarieren.

Auf einen anderen wichtigen Aspekt sollte man beim Modellbahnbetrieb jedoch immer achten: Die Ausrichtung der Behälter auf dem Tragwagen war immer gleich, damit die Bedienelemente stets von nur einer Seite aus zugänglich waren. Das galt sinngemäß auch für mehrere hintereinander im Zugverband eingestellte Wagen. Mitunter konnte man sogar auch Ganzzügen aus Behältertragwagen begegnen, denen dann in der Epoche III oftmals nur noch ein Güterzug-Begleitwagen beigestellt war.

Oliver Strüber



H0-Fracht für Genießer: Mit Whiskey-Behältern ist Liliputs Fährboot-Rungenwagen beladen.



Fotos: Tiedtke

Brekinas Magirus-Rundhauber-Zugmaschine mit Anhänger steht für den Behältertransport bereit.

Weihnachtsmarkt-Bummel

Zwetschgenmännla, Nürnberger Leb-, Pulsnitzer Pfefferkuchen: 60 mal 40 Zentimeter reichen Zittaus Modell-Eisenbahn-Club zum stilvollen H0-Budenzauber.

Also, ein bisschen Winter soll schon sein, sagten sich geraume Zeit vor dem Fest der Feste die Mitglieder des Zittauer Modell-Eisenbahn-Clubs (ZiMEC). In 1:87 selbstverständlich und kombiniert mit einem Weihnachtsmarkt.

Auf der Grundplatte von 60 mal 40 Zentimetern ist gerade mal Platz für vier Häuser sowie den baumbestandenen Markt mit historischem Brunnen und einer Zeile Verkaufsbuden. Doch das reicht allemal, um dem Winzhauser Weihnachtsmarkt Atmosphäre einzuhauchen. Der Duft der Pulsnitzer Pfefferkuchen, der Pflaumentoffel oder der Christbäume steigt einem geradezu in die Nase oder?

Und Hand aufs Herz: Was wäre Weihnachten ohne Schnee? Klar: Nicht nur für die Kinder eine Enttäuschung!

Für den Glitzerzauber sorgt Faller-Schneepulver, sorgsam aufgetragen auf ein Weißleim-Spülmittelgemisch als Haftgrund. Unter der weißen Pracht verschwinden glatt selbst einige Wiking-Automodelle, und auch die kahlen Kronen der Bäume, eine Mischung aus Faller- und Hekimaterial mit zusätzlichem Eigenbaugezweig, sorgfältig grundiert mit Plakafar-



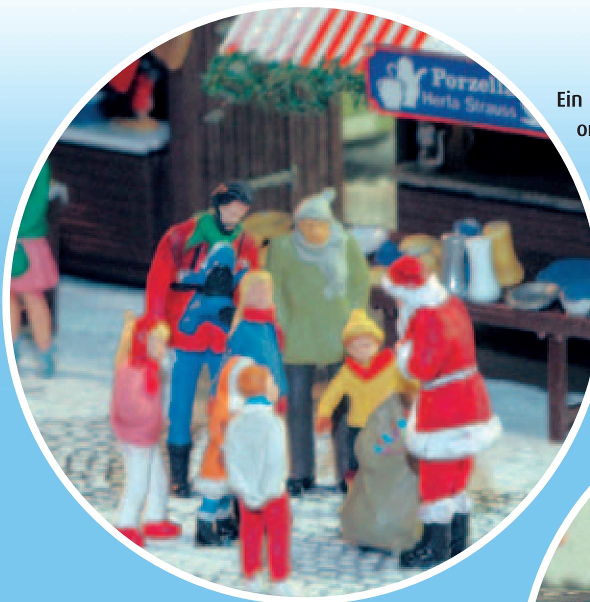
Es weihnachtet sehr: „Überall auf den Tannenspitzen sah ich golden die Lichtlein blitzen."



ben, haben sich ein festliches weißes Kleid zugelegt.

Vor der malerischen Kulisse der Altstadthäuser, mit Pulverfarben gealterte und leicht abgewandelte Kibri-Bausätze, herrscht buntes Treiben an den Verkaufsbuden und Ständen, entstanden aus Bausätzen von Preiser, Busch und Noch.

Fertig ist Winzhausen, eine kleine Stadt irgendwo in →



Ein Herz für Kinder: Im Auftrag der ortsansässigen Geschäftsleute öffnet der Nikolaus alias Ruprecht Dorozala den reichlich gefüllten Geschenkesack.



„Ist der net aweng schepp?" Das Ehepaar Müller beäugt kritisch Markus Försters Christbaum-Exemplare.

Über Nacht hat´s kräftig geschneit in Winzhausen, was den Buden auf dem Christkindels-Markt zum stimmungsvollen Rahmen verhilft.

Es dunkelt schon: Lampen verbreiten ihr warmes Licht und verzaubern den alten Markt

Deutschland. Sie lädt Sie ein zu einem Bummel über ihren Weihnachtsmarkt.

Ein Tiefausläufer hat über Nacht alles in einen zauberhaften Schneemantel gehüllt. Es ist 13.10 Uhr, der Weihnachtsmarkt hat gerade geöffnet.

Mit großen Schritten stiefelt Großvater Fritz Engelberg seinem Enkel Jan hinterher. Keine Chance, ihn einzuholen, denn der kleine Jan hat soeben entdeckt, dass der Nikolaus eingetroffen ist und Gaben an die Kinder verteilt. Dank der ortsansässigen Geschäftsleute ist der Geschenkesack wohl gefüllt.

Bei Herta Straussens Porzellanwaren, gleich gegenüber dem großen Weihnachtsbaum, sind gerade Thermoskannen im Sonderangebot. Nebenan gibt's Nürnberger Lebkuchen und, genau so lecker, aber weniger süß, Pfefferkuchen aus dem sächsischen Pulsnitz.

Hobbykünstlerin Gunda Gaukel bietet derweil ihre selbstgetöpferten Tonwaren feil. Nur ein paar Schritte weiter sucht sich das Ehepaar Müller gerade einen Christbaum für die gute Stube aus. Das Angebot scheint allerdings nicht so recht zu überzeugen. Da wird der Weihnachtsbaumverkäufer Markus Förster wohl noch Überzeugungsarbeit leisten müssen.

Zwischenzeitlich hat auch der Zwetschgenmännla-Stand von Waltraud Reif geöffnet, wo es die leckeren Pflaumenmänner gibt, auch als Pflaumentoffel bekannt.

So ein Christkindelsmarktrundgang macht aber nicht nur hungrig, sondern auch durstig. Am Mexico-Grill hat Ingo Klaus, den alle hier nur Santa nennen, bereits die zweite Flasche Bier in Arbeit. Glühwein sei nun mal



Hinter dem Marktbrunnen, von den Städtern respektlos „Konsumententränke" genannt, haben Kinder einen wohlbeleibten Schneemann mit Hut gebaut.





Hobbykünstlerin Gunda Gaukel bietet unweit des Standes mit den leckeren Pulsnitzer Pfefferkuchen stilvolle selbstgetöpferte Tongefäße an.



Heiß und scharf macht durstig: Ingo Klaus, Spitzname „Santa", hat trotz der Außentemperaturen schon die zweite Flasche Bier in Arbeit.



Winzhauser Weihnachtstelleridyll: Hajo Zecher verlässt unsicheren Schrittes die Weinstube am Markt, wo er den Rebensaft verkostet hat.

Fotos: Karl-Heinz Stange

nicht sein Fall, meint er zähneklappernd zwischen zwei tiefen Schlucken.

Hinter dem Marktbrunnen, von den Winzhausern respektlos als Konsumententränke bezeichnet, haben die Kinder einen Schneemann gebaut. Der steht fest, während Hajo Zecher, ein stadtbekannter Naturfreund, unsicheren Schrittes die Weinstube verlässt, hat er doch ausgiebig den Rebensaft verkostet.

Ehe man sich´s versieht, wird´s bereits dunkel. In den Häusern gehen die Lichter an, mit Zufallsschaltung des Corpus-Systems. Auch auf dem Platz leuchten die Laternen, von Viessmann und Eigenbau, auf. Der Weihnachtsmarkt verabschiedet sich stimmungsvoll.

Karl-Heinz Stange/hc

Rüganer Sachsen

Eigenbauten, Umbauten, Kleinserien-Modelle: Was Dierk Hemminghaus auf seiner Weilroder Kleinbahn in 0e zu bieten hat, ist opulenter Augenschmaus.



Der GmP mit der Viere K kreuzt in Ettenheim die Hauptstraße: Mit roter Fahne sichert Anton Kasulke zusätzlich den Wegübergang.



Soeben ist die „Swinschnütt“, seinerzeit der erste Eigenbau, an der Wittower Fähre mit Prignitzer Flair des Empfangsgebäudes eingetroffen.



Seeluft mit Haltepunkt: Der an der Hafenmole vertäute Aalfänger entstand aus dem Rumpf eines Modellschiffs von Kibri.

Also mal ehrlich: Das Bahnhofsgebäude an der Wittower Fähre erinnert mich irgendwie an die Prignitz, der Ettenheimer Güterschuppen hat doch auch mit dem Pollo zu tun und der Packwagen dort drüben ist doch offensichtlich ebenso sächsischen Ursprungs wie die 99 594 oder?

Dierk Hemminghaus, seines Zeichens Erbauer und Betreiber der Weilroder Kleinbahn, lacht. Wir beide stehen in seinem 16 Quadratmeter großen Hobbykellerraum und damit zu-

gleich inmitten seiner Spur-Null- respektive vor allem Spur-Null-e-Welt.

Letztere hat's dem 44-jährigen Detmolder vor allem angetan. „Ich bin eben ein begeisterter Schmalspuranhänger", verrät Dierk Hemminghaus und setzt hinzu: „Der Rügenschen Kleinbahn ebenso wie der sächsischen Sekundärbahnen oder des Prignitzer Pollo."

Was erklärt, warum mir bei Hemminghausens Weilroder Kleinbahn nicht nur die Wittower Fähre Wiedererkennungseffekte beschert.

„Ich wollte nur mich interessierende Motive auf meiner Anlage vereinen", schmunzelt Dierk Hemminghaus, um schnell noch einzuflechten: „Nein, das E nach dem I ist kein Druckfehler; ich schreibe mich wirklich so!"

Sagt's und nimmt den Motivfaden wieder auf: „Es ging mir eben nicht darum, ein ganz bestimmtes Vorbild in all seinen Konsequenzen umzusetzen, und so finden Sie auf meiner Anlage halt die bekannte Wittower Fähre von Rügen neben sächsischem Rollbock- beziehungsweise Rollwagenbe- →



Der Dekawuppdich scheint Probleme zu machen. Da wird wohl nur der Meister selbst die zündende Idee haben.



Auch ein Eigenbau: Der kleine Güterschuppen in Ettenheim entstand nach Vorbild des Schuppens beim Pollo in Lindenberg.

trieb oder dem Lindenberger Güterschuppen aus der Prignitz, neben der RüKB-Viere K genauso eine sächsische."

Dierk Hemminghaus hat damit jedenfalls keine Probleme und, zugegeben, seine fast ein geschlossenes O bildende Anlage verliert ob der für manch einen vielleicht gewagten Mischung keineswegs an Wirkung.

Und, um es gleich vorwegzunehmen, noch in anderer Hinsicht scheute der nach eigenem Bekenntnis „waschechte Lipper" Kompromisse nicht: Die Straßenfahrzeuge sind in ihrer Mehrzahl Westautos. „Inzwischen habe ich einige Trabis, aber früher gab´s in der Baugröße ja kaum etwas Passendes", lächelt Dierk Hemminghaus ohne allzu große Gewissensbisse.

Und so kommt´s, dass halt der VW-Campingbus, der Dekawuppdich, der eine oder andere Käfer und hier und da ein Magirus oder ein Opel Blitz das akribisch, Stein für Stein geritzte Pflaster beleben. Dass die ansonsten stilechte Tankstelle über einen Bosch-Dienst verfügt und die Telefonzelle wie der eine oder andere Briefkasten sehr nach Deutscher Bundespost riecht, stört die Weilroder Kleinbahner offenkundig nicht.

Schließlich: So hätte um die Mitte der 60er-Jahre ohne Weiteres eine gesamtdeutsche Schmalspurwirklichkeit aussehen können!

Außerdem: Wer sagt denn, dass die Weilroder Kleinbahn-Welt immer so bleibt? Seit 1994 baut Dierk Hemminghaus an seiner Anlage und hat schon gar manches geändert, verworfen oder verbannt. So etwa das ursprüngliche Modellempfangsgebäude Wittow Fähre, „das sah mir denn doch etwas zu sächsisch aus", verrät der Schmalspur-Nuller.

Bei der Gelegenheit hielt vor drei Jahren auch gleich der ganze Fähranleger den selbstkritischen Blicken des Erbauers nicht stand. „Den seinerzeitigen Kiesstreifen habe ich durch die jetzige Kaimauer ersetzt, wodurch es möglich war, den Anlegeplatz weiter nach links zu verschieben und auf dem ehemaligen Zufahrtgleis einen Lokschuppen zu errichten, während das bisherige Schuppengleis nun zum Anleger führt", erzählt Hemminghaus. Außerdem überarbeitete er 2002 den Fähranleger, dessen Portal er neue Ketten und Seile spendierte, und verbreiterte und verlängerte die Fährbrücke. „Sie entspricht nun fast dem Vorbild", findet nicht nur der Detmolder, wobei er mich fragend anschaut.

Und wie im richtigen Leben wird auch bei der Weilroder Kleinbahn immer mal wieder gebaut. Nicht von ungefähr ist am Rest eines Stumpfgleises im Bahnhof Weilrode die Gleisrotte im Einsatz, hat ihren Schwerkleinwagen (Skl) auf dem benachbarten Gleisanschluss von Kohlen-Meier abgestellt.

„Tja, der Gleisbau", lacht Hemminghaus, „der hat´s mir angetan." Die zunächst verbauten Peco-Gleise ersetzte er nach und nach, indem er die Peco-Schienenprofile mit Schwellen der



Mahnend erhebt Dieter Thomas Beck den Finger. Ob´s da etwa Probleme mit der Ettenheimer Rollwagenanlage gibt?



Ein bisschen Humor muss sein: Wer sich nicht von dem schönen Gesamtmotiv ablenken lässt, wird das kapitale Schwein entdecken.

Trajektverkehr an der Wittower Fähre: Wie sich das für ein typisches Rügen-Motiv gehört, ist natürlich die Bergen als Fährschiff im Einsatz.



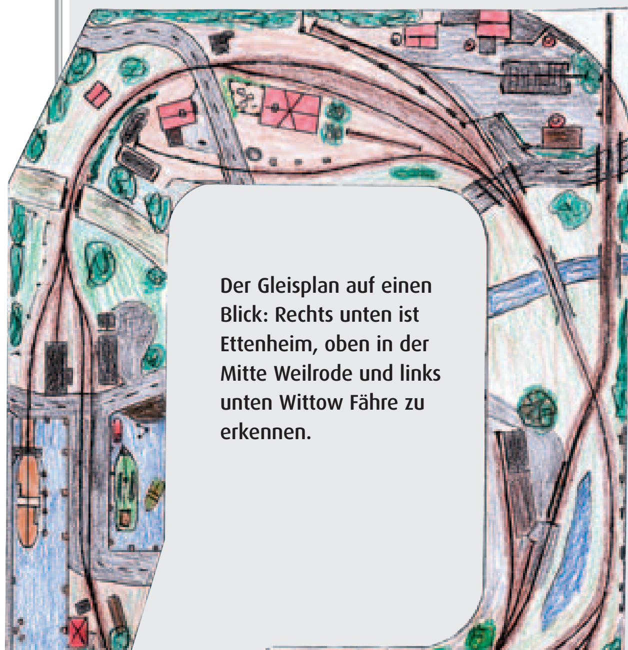
Blick auf den Fähranleger mit Fährbrückenportal und Kaimauer: Die Bergen ist ein Eigenbau aus Sperrholz und Polystyrol.

Anlagen-Steckbrief

Offen o-förmige 0e-/0-Anlage in Platten- und Rahmenbauweise
Maße: Zirka 1,2x0,8 m + 4,0x0,8 m + 2,4x0,9 m + 2,4x0,85 m
Erbauer: Dierk Hemminghaus
Bauzeit: Seit 1994
Epoche: III, bis Mitte der 60er-Jahre
Gleislänge: Rund 27 m
Gleismaterial: Henke, Peco, Eigenbau (Schwellen Peco, Henke; Schienenprofile Peco)
Rollendes Material: Eigenbau, Umbau (Magic Train Fleischmann), Henke, 0-Scale
Betrieb: Analog, Walkaround-Fahrregler
System: Zweileiter-Gleichstrom
Besonderheiten: Viel Eigenbau
Anlagenthema: Eingleisige Schmalspurbahn, kreuzende Regelspur
Vorbild: Nach Motiven von Rügen, aus Brandenburg und Sachsen

Berliner Firma Henke, von der Hemminghaus auch Fahrzeugbauätze bezieht, ausrüstete. „Wolfgang Henke ist leider im Februar verstorben“, bedauert der Detmolder, „aber sein Mitarbeiter Torsten Winkler ist mir nach wie vor eine wertvolle Hilfe.“ Die Firma führt übrigens jetzt Henkes Tochter weiter.

Doch zurück zum Gleisbau: „Natürlich habe ich dabei auch die Gleisgeometrie geringfügig geändert“, bestätigt Dierk Hemminghaus. Doch das sei nichts im Vergleich zum vor exakt fünf Jahren realisierten Erweiterungsprojekt, bei dem die Anlage ihre aktuelle Streckenführung erhielt. Die damals u-förmige Anlage, hervorgegangen aus der ursprünglichen L-Form, büßte den bisherigen rechten Anlagenschenkel von nicht ganz drei Metern ein. „Das komplette Weilroder Bahnbetriebswerk und die Streckenführung von 1995 wurden abgerissen. Es entstand ein neuer Rahmen von zirka fünf Metern Länge und über Eck“, schildert Hemminghaus. Eine Arbeit, die dem Lipper nicht schwerfiel, schließlich →




Der Gleisplan auf einen Blick: Rechts unten ist Ettenheim, oben in der Mitte Weilrode und links unten Wittow Fähre zu erkennen.

Zeichnung: Dierk Hemminghaus

Auf einen Blick

Name: Hemminghaus
Vorname: Dierk
Alter: Jahrgang 1961
Geburtsort: Detmold
Familienstand: Verheiratet, 2 Töchter
Beruf: Gelernter Tischler, Justizvollzugsbeamter
Hobbys: Schmalspurbahnen, Tanzen (Gesellschaftstänze), Garten, Sauna
Musik: Klassik bis Jazz, Rock und Pop
Lieblingskomponist: Kein bestimmter
Lieblingsessen: Nudelgerichte, Fisch (zum Beispiel Dorsch), „aber der schmeckt an der See immer noch am besten!"

ist er nicht irgendein talentierter Hobby-Handwerker, sondern gelernter Tischler.

Auf dem die Schmalspurwelt nun beinahe zu einer O-Form ausgeweiteten Anlagenteil fand der neue Endbahnhof Ettenheim Platz, mitsamt einer Rollwagenanlage und – logischerweise – einem Regelspuranschluss.

Hinter der Ausfahrt Weilrode entstand ein Flusstal, das zwei Brücken, eine für die Schmal-, eine für die Regelspur, überspannen. Anschließend kreuzen 0e- und 0-Gleis niveaugleich.

„Diese Kreuzung hat mir Jobst gebaut", verrät Hemminghaus, dass er durchaus nicht alles im Alleingang fabriziert.

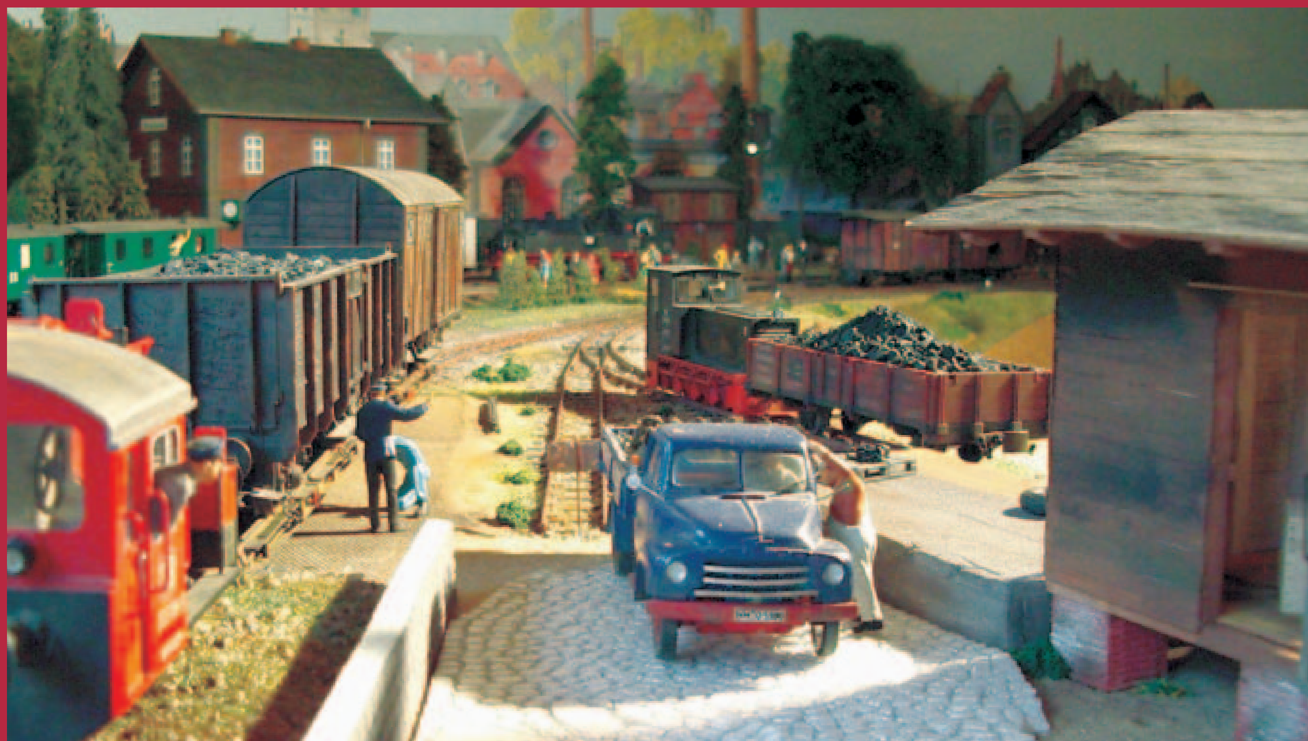
Jobst, das ist Jobst-Rainer Fortmann, ein Modellbahnfreund, den Dierk Hemminghaus einst beim MEC Bielefeld kennenlernte. 20 Jahre war der Detmolder dort Mitglied. Aber das ist nicht das Einzige, was Hemminghaus mit der benachbarten Großstadt verbindet.

Da wäre zum Beispiel der Gleisschotter, der einen sehr guten Eindruck hinterlässt. Doch wohl kein handelsübliches Material oder?

„Das ist fein gesiebter Straßenbahnbremssand", gibt Dierk Hemminghaus die einigermaßen verblüffende Antwort. Wie gut, dass Bielefeld seine Trambahn im Gegensatz etwa zu Paderborn nie abgeschafft hat.

„Schwein muss man eben haben", schmunzelt Dierk Hemminghaus und wie zufällig fallen unser beider Blicke auf die Station Ettenheim. Und da, aus dem ziegelgemauerten Stall in unmittelbarer Nachbarschaft des Empfangsgebäudes lacht sie uns entgegen, eine kapitale Sau, die glatt den gesamten Führerstand der Viere K mit Beschlag belegen würde.

Reger Betrieb beim Ettenheimer Güterumschlag mit Rollwagen und Kohlen-Meier erhält Nachschub, den die RüKB-Diesellok 100 901 zustellt.



99 570 wittert bereits den Stall, während Heizer Joachim Rickert noch forschend zurückblickt. Ob er vielleicht etwas vergessen hat?

„Eine Portion Humor sollte schon sein", meint mein Gastgeber, während der Wismarer Schienenbus wie bestellt in die Station einfährt.

Passt doch, von wegen Schweineschnäuzchen!

„Das ist übrigens mein erster Eigenbau", flicht Dierk Hemminghaus ein. In der Hauptsache Polystyrol, aber auch Karton und Blech sind die bevorzugten Materialien, die der Detmolder in seiner gut ausgerüsteten Hobby-Werkstatt für den Fahrzeugbau verarbeitet. Bei Bausätzen, etwa von Henke, kommen unter anderen Messingätz-, Guss- und Neusilberteile hinzu.

Bevorzugte Stoffe beim übrigen Modellbau sind dagegen neben Polystyrol andere. Nicht nur das Trafohäuschen vor dem Deichtor besteht beispielsweise in der Hauptsache aus Styrodur. „Ein Werkstoff, der sich gut bearbeiten lässt", lobt Hemminghaus und lenkt meine Aufmerksamkeit in Sachen Werkstoffkunde auf das Fährschiff: „Der Rumpf der Bergen entstand aus Sperrholz."

Der 44-jährige Modellbauer hat halt nicht umsonst Tischler gelernt. Der für Ettenheim adaptierte Lindenberger Güterschuppen, gebaut nach einer Zeichnung von Otto O. Kurbjuweit, besteht aus Fichten- und Kieferleisten, beplankt mit Balsaholzstreifen. „Balsaholz nehme ich gern, weil es sich durchaus vorbildgerecht noch ein wenig verzieht", verrät Hemminghaus, der sein Hobby nicht zuletzt als Ausgleich zum Beruf schätzt.

Der Justizvollzugsbeamte hat auch schon die nächsten Pläne im Kopf, wie er seine schmucke Anlage erweitern könnte: „Ein Durchbruch in den benachbarten Kartoffelkeller", doch das, schwört der fröhliche Lipper, habe nun wirklich gar nichts mit seinem Beruf zu tun!

Karlheinz Haucke



Gleisarbeiten fallen immer wieder einmal an. Die Rotte ist mit dem Schwerkleinwagen (Skl) vor Ort.



Mit Achtungspfiff und in langsamer Fahrt passiert 99 594 im Bahnhof Weilrode den wartenden Zug mit 99 4511 nach Wittow Fähre.

Fotos: Dierk Hemminghaus



Den mit dem Bleistift angezeichneten Grundriss setzt Stefan Eck in ein dreidimensionales Objekt um.



Der 11-jährige Tobias Stoll arbeitet aus den Styropor-Schichten die Geländeoberfläche heraus.



Der Meister selbst zauberte vorwiegend nachts, da die Betreuung der Teilnehmer natürlich vor ging.

Bergbau-Schule

Ins idyllische Bad Mergentheim lud MEB-Autor Michael Robert Gauß zu seinem ersten Modellbau-Seminar.

Der erste von mir organisierte Workshop zum Thema Modellbahngeländebau fand am 1. und 2. Oktober statt. Das Gemeinschaftsprojekt der Zeitschriften „MODELLEISENBAHNER" und „Züge" und des Eisenbahn-Romantik-Clubs in Kooperation mit der Volkshochschule Bad Mergentheim erwies sich als durchschlagender Erfolg und war restlos ausgebucht. Die Teilnehmer kamen freilich nicht nur aus Baden-Württemberg, sondern nahmen oft beträchtliche Anfahrtswege aus allen Teilen Deutschlands sowie aus dem benachbarten Ausland in Kauf. So reisten die meisten bereits am Freitagabend an, um sich am Samstag ausgeruht um 10 Uhr morgens in der Markelsheimer Turn- und Festhalle ans Werk zu machen. Das Programm begann zunächst mit einer Multimedia-Show rund um das Thema Anlagen- und Geländebau. Auf Basis einer 50

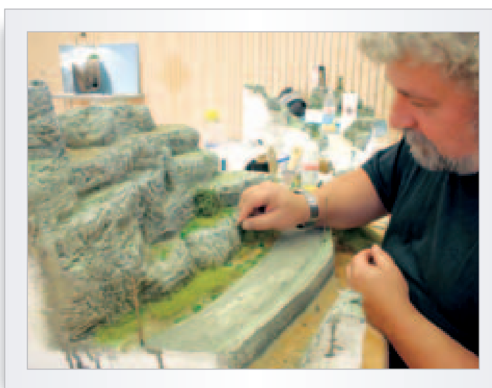


Hubert Fickel zeigt mit seinem Diorama, dass auch im Maßstab 1:160 viele Details und eine abwechslungsreiche Landschaft möglich sind.



Mit einem Wintermotiv suchte sich Torsten Sauer aus Bad Salzungen eines der am schwierigsten umzusetzenden Modellbahn-Themen aus.


Hans Jahn trägt mit Pinsel und Spachtel die erste Gipsschicht auf. Die Trasse bleibt ausgespart.

Bernd Wuttke hat sichtlich Freude daran, kleine Pflanzen in den Felsspalten einzukleben.



Christa Borgmann aus Extertal bringt in Graniertechnik Tiefenwirkung in den Berg.

mal 50 Zentimeter großen Pressspanplatte konnte nun in einfacher Schichttechnik aus fünf Zentimeter starken Styroporplatten der tragende Unterbau erstellt werden. Die Nachteile der Arbeit mit Styropor fasste einer der Teilnehmer in einem Satz treffend zusammen: „Wat ene Sauerei! Dat Zeuch hängt ja öwwerall.“ Aufwendigere Konstruktionsprinzipien (wie beispielsweise die offene Rahmenbauweise) wurden zwar in der Theorie behandelt, konnten jedoch aus zeitlichen Gründen im Rahmen dieses Seminars nicht praktisch umgesetzt werden.

Die eigentliche Gestaltung konnte nach Abschluss der Styroporarbeit bereits am Nachmittag des ersten Tages beginnen. Mittels Goldband-Fertigputzgipses erwuchsen auf sämtlichen Tischen fortan phantasievolle und abwechslungsreiche Gebirgszüge. Die Abbildungen in diesem Beitrag können nur einen Bruchteil der Ergebnisse vermitteln! Einige Teilnehmer richteten sich dabei minutiös nach realen Vorbildern, andere hingegen gestalteten ihre Felsen frei aus dem Handgelenk. Im Rahmen einer Weinprobe mit Kellerführung bei der ortsansässigen Weingärtnergenossenschaft klang der erste Tag stilvoll aus. Denn genau wie ein guter Tropfen muss nun auch der Geländegips erst einmal ruhen, das heißt, abbinden, wofür sich die Nacht freilich am besten anbot.

Der Sonntag stand dann ganz im Zeichen des Steinbildhauers. So wurden mittels diverser Stechbeitel überflüssige Gipsnasen abgestoßen und schroffe Bruchkanten eingearbeitet. Mit Hilfe feiner Drahtbürsten konnten anschließend noch partiell frei liegende Sedimentstrukturen nachgebildet werden. Eine Führung durch den traditionsreichen Weinort Markelsheim unter Leitung des Fremdenverkehrsvereinsvorsitzenden Heinz Bauer, eines ehemaligen Bahn-Mitarbeiters, bereicherte den Nachmittag. Als letzte Handlung des Tages wurde in Schwamm-Lasurtechnik die dunkle Grundfarbgebung sämtlicher Felsen aufgebracht. Der so nun wieder durchnässte Gips konnte dann schließlich wieder über Nacht gut durchtrocknen. Abends besuchten die Seminarteilnehmer dann die in MEB 10/05 porträtierte H0-Großanlage des Modelleisenbahnclubs Bad Mergentheim.

Am Montag, dem Tag der Deutschen Einheit, erhielten die Dioramen den letzten Schliff. So konnten die Feinheiten des Umgangs mit Farbe und Pinsel bei der Graniertechnik erlernt werden – ein Schwerpunktthema des Patinierens schlechthin. Verblüf- ➔


MEB-Leser Dietmar Klering entschied sich bei seinem Tunneldiorama für ein wuchtiges Portal und den Einsatz des Elektrostaten für die Begrünung.


David Batke aus Kassel bildete einen terrassenförmigen Berg nach, der viel Raum für die Gestaltung mit unterschiedlichster Bepflanzung bot.


Jens Nielsen aus Dänemark setzt Lichtpunkte mit hellgrauer Farbe.

Der Dresdner Jörg Behle setzt einzelne Pflanzen mit der Pinzette in den noch feuchten Kleber.




Thomas Schierreich gibt seinem Diorama mit elektrostatischer Begrünung den letzten Schliff.

fend gute Ergebnisse sorgten schnell für persönliche Erfolgserlebnisse. Mit einem zweiten elektrostatischen Begrasungsgerät beschleunigte Siegfried Gehringer vom Modellbahnteam Blaufelden dankenswerterweise die Beflockungsarbeiten auf allen Dioramen. Claudia und Manfred Wendel aus Oberreichenbach, Spezialisten des Fachgebiets Modellbaumbau, bereicherten die Veranstaltung durch großartige Anregungen, welche auf vielen der felsigen Teilträume Einzug hielten. Außerdem warteten die beiden mit einem reichhaltigen Angebot feinster Vegetationsnachbildung auf, die praktischerweise gleich vor Ort erstanden werden konnte.


Claudia und Manfred Wendel demonstrierten die hohe Kunst des Modellbaum-Selbstbaus.

Das abschließende Fotografieren der Teilnehmerarbeiten rückte die hohe Qualität ins rechte Licht. Angesichts der Aufnahmen scheint fast unglaublich, dass sämtliche Dioramen in nur knapp 24 Stunden entstanden sind. Der Abschied voneinander und von Markelsheim fiel den Seminarteilnehmern nicht eben leicht, denn binnen dieser drei Tage sind echte Modellbahnerfreundschaften entstanden. Man freut sich auf weitere Seminare dieser Art. Der MODELLEISENBAHNER wird diese dann natürlich rechtzeitig ankündigen.

Abschließend seien mir noch einige Bemerkungen in eigener Sache erlaubt: Ohne die Unterstützung durch engagierte, zumeist ehrenamtliche Helfer wäre das Seminar kaum glatt verlaufen. So gilt mein besonderer Dank Claudia und Manfred Wendel für die tatkräftige Unterstützung in der Hallenküche sowie Marliese Gehringer für die Bereitstellung zahlreicher selbst gebackener Kuchen und deren Verkauf. Der Erlös aus dem Kuchen- und Getränkeverkauf wurde übrigens dem Christlichen Modellbahnteam e. V. (CMT), einem überregionalen Zusammenschluss gläubiger Bahnfreunde, gestiftet. Des Weiteren möchte ich den beteiligten Markelsheimer Institutionen und Gewerbebetrieben sowie der Volkshochschule Bad Mergentheim danken. *Michael Robert Gauß*


Stefan Ecks Diorama mit nachgeschottertem C-Gleis von Märklin bildet eine würdige Kulisse für die württembergische K aus Göppingen.


Eine Schafherde weidet unterhalb des Gipfels von Klaus Sturms Gebirgsdiorama. Kaum zu glauben, dass die Teilnehmer nur 24 Stunden hatten.

Fotos: M. R. Gauß

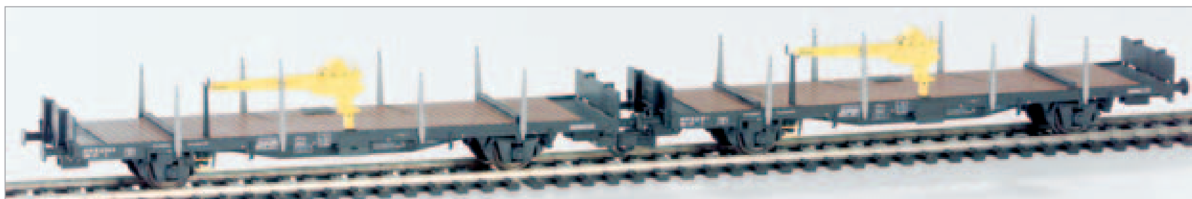
Modellbahn Aktuell

ROCO ▸ *Kohlenstaub-44 der DR in H0*



Um den einheimischen Brennstoff Braunkohle bestmöglich auszunutzen, rüstete die DR etliche Lokomotiven mit der Kohlenstaubfeuerung (System Wendler) aus. Die DR-44 ist jetzt in dieser Ausführung im Handel. Neben dem umgearbeiteten Tender hat die Roco Modelleisenbahn GmbH einen Satz fein geätzter Lokschilder beigefügt, die anstelle der aufgedruckten angebracht werden können. Die Modell-Lok ist im Bw Arnstadt beheimatet, das eine Hochburg der Kohlenstaub-44 war. Für Epoche-IV-Freunde gibt es ein Drei-Wagen-Set mit zwei Eas der DR und einem Eas-u der CSD.

AKU ▸ *SBB-Schienentransportwagenpaar in H0*



Der Schienentransportwagen des Typs Xs der SBB wird beim Vorbild in der Regel paarweise eingesetzt. Die Kräne dienen zum Entladen der Schienen. Das HO-Kleinserienmodell besteht aus Kunststoff und weist eine vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung nach der Epoche IV/V auf. Der Kran besteht aus Metall-Gussteilen. Die Modelle der drei Zweier-Sets tragen natürlich unterschiedliche Betriebsnummern. Info: www.aku-modelle.ch.

WIE-MO ▸ *Bierwagen in TT*



Für Eibauer-Schwarzbier wirbt ein exklusiv für Wie-Mo hergestellter TT-Kühlwagen. A. Wienker, Warendorfer Str. 21, 48145 Münster, Tel. (0251)135767, Internet: www.wiemo.com.

RABENSTARK ▸ *Lokführer-Spiele auf CD-ROM*

„Ich hab´ einen Freund, der ist Lokführer", heißt eine CD-ROM, die für Kinder im Alter ab vier Jahren konzipiert wurde. Als Vorlage diente die bekannte Kinderbuchreihe von Ralf Butschkow aus dem Carlsen-Verlag. Die Kinder-Software, entwickelt von der Rabenstark-Spielzeug-GmbH, erklärt im Rahmen eines Hörbuch-Teils die Aufgaben eines Lokführers. Dazu kommen Eisenbahn-Quiz, Puzzle und lustige Lokführer-Spiele. Garniert wird das Ganze mit Original-Sound vom ICE 3 bis hin zur Geräuschkulisse in einem Speisesaal. Info: Mumme und Ziegfeld GmbH, Tel.: 040/38687461, Internet: www.rabenstark.de.

LILIPUT ▸ *Wechselstrom-75 in H0*

Die Wechselstrom-Offensive von Liliput erhält mit der BR 75 in DRG- und DB-Ausführung sowie der zweiachsigen Dampfspeicherlok der GEE neue Kraft. Beide Baureihen tragen serienmäßig einen Lok-Pilot-Decoder von ESU für den Analog- und Digitalbetrieb.

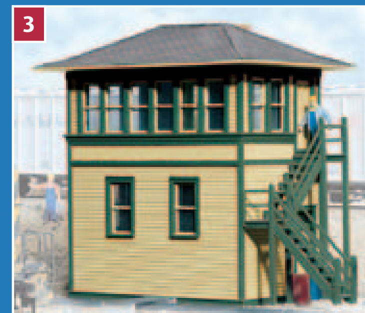
NOCH ▸ *Weihnachtskrippen mit H0-Figuren*

„O Tannenbaum, O Palmenbaum" mögen die heiligen drei H0-Könige angesichts der beiden Weihnachtskrippen (Bild) der Allgäuer singen. Auf dem Hartschaum-Viadukt nehmen die H0- und TT-Fahrzeuge jetzt scharfe Kurven (Radius 360 mm).



US-Corner

Von Bachmann kommt die schicke Acela-E-Lok HHP-8 (Bild 1) der Amtrak. Das gewichtige H0-Modell wird auf allen Achsen angetrieben, ist auf Oberleitungsbetrieb umschaltbar und trägt eine achtpolige Digital-Schnittstelle. Im Liliput-Bachmann-Vertrieb finden sich diverse H0-Autos und -Auto-Sets von Woodland Scenics. Der rostig aussehende Plymouth Fury (Bild 2 vorne) erinnert an den Star des Films „Christine" von Steven Spielberg. Der Fahrer des roten 51-er Chevy Powerglide wurde von einem Beamten im Ford-Polizeiwagen (hinten) gestoppt. Die beiden Pkw werden samt Polizist im Set geliefert. Der Gondola genannte Mittelbordwagen der Southern Railway weist abklappbare Endbordwände auf. Das Aristo-Craft-Modell wird im Maßstab 1:29 für Gartenbahnen gefertigt und ist in Deutschland über Liliput-Bachmann-Händler erhältlich. Athearn schnürte im November wieder ein dickes Neuheiten-Paket. H0-Bahner werden mit einer AB-Unit der F7 bedacht, die in der Ready-to-roll-Serie erscheint. Die Fahrzeuge sind einfach detailliert und lediglich die A-Unit ist angetrieben. Freunde der in der Oktober-Ausgabe beschriebenen Bahngesellschaft Elgin, Joliet & Eastern können eine Gondola (Bild 4 hinten links) und einen Box-Car (hinten rechts) erwerben. Die Mack-R-Zugmaschine (vorne rechts) wird im Maßstab 1:87 aus Kunststoff, der John-Deere-Traktor (vorne links) in 1:50 aus Metall gefertigt. Die Modelle können über Noch (www.noch.de) bezogen werden. Das H0-Stellwerk (Interlocking Tower) der Cornerstone-Serie (Art.-Nr. 933-3837 - 3839, Bild 3) wird bereits montiert geliefert. Infos zu Walthers-Produkten: www.walthers.com.


3

ICAR ▸ *Planierraupe in H0*

Auf DDR-Baustellen waren die großen Planierraupen ein gewohntes Bild. Das H0-Modell eines solchen Gebrauchsfahrzeugs gibt es jetzt bei der Firma Icar, deren Produkte über Engels Modell-Trecker-Shop vertrieben werden (Blankenauerstraße 9, 09113 Chemnitz, Tel. (0371) 4505606, www.engels-modell-trecker-shop.de).



POLÁK ▸ *Gräser und Sträucher*

Die Firma Polák aus dem tschechischen Cernosice bietet strukturierte Begrünungsfliese an, die unterschiedlichen Bewüchsen gut nachempfunden sind. Die beiden Proben „Blühende Sträucher" (hinten) und „Hochgräser" (vorne) zeigen, welche Qualität dieses Material hat. Bezug über Engels Modell-Trecker-Shop, Blankenauerstraße 9, 09113 Chemnitz, Tel. (0371) 4505606, www.engels-modell-trecker-shop.de.

MODELLBAHN AKTUELL

EMB ▸ *BLS-Autozug-Steuerwagen in H0*



Der Autozug-Steuerwagen der BLS wird aus feinem Messing gefertigt und ist mit einer Innenbeleuchtung und Digitalschnittstelle nach NEM ausgestattet. Federpuffer, automatischer Lichtwechsel in Gleich- und Wechselstromausführung, Original-Kupplung an der Führerstandsseite und Normschacht-Kupplungsaufnahme am anderen Wagenende sind weitere Ausstattungsdetails. Der im aktuellen Grün gelieferte Wagen ist für Gleich- und Wechselstrom- sowie für Digital-Betrieb erhältlich. Info: EMB Emmental-Modell-Bau GmbH, Langenthalstr. 38, CH-4912 Aarwangen, Internet: www.emb-gmbh.ch.

WEINERT ▸ *Bayerische R 4/4 in H0*

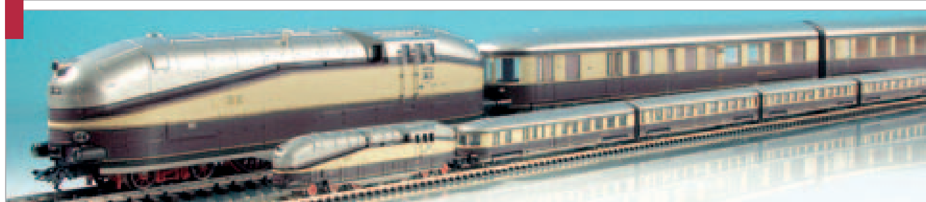
Aus dem Weinert-Ganzmetall-Bausatz der bayerischen Rangierlok R 4/4 (Bild Handmuster mit für Ep III falscher Beschriftung) kann man Ausführungen der Epochen I bis III bauen. Die vormontierten Fahrwerke werden wahlweise mit Rp-25- oder NEM-Radsätzen geliefert. Info: Weinert Modellbau, Mittelwendung 7, 28844 Weyhe, Tel. (04203)9464, Internet: www.weinert-modellbau.de.



COMPIT ▸ *Schnell-Ladegerät TC 4*

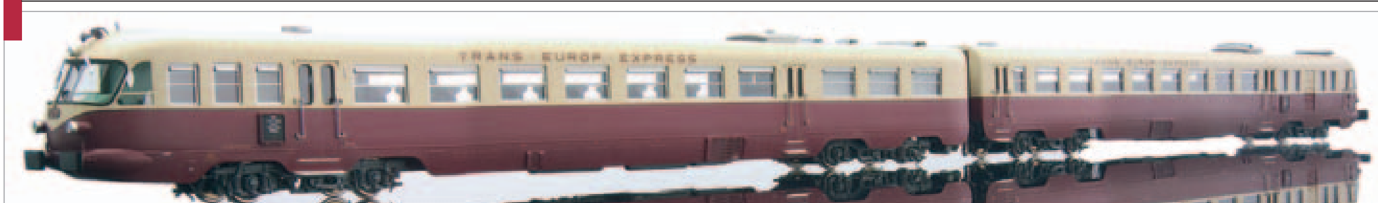
Der Travel Charger TC 4 ist ein Schnell-Ladegerät fürs Reisegepäck, ausgestattet mit Einzelschachtüberwachung durch Temperatursensoren und Abschaltautomatik. Zum Lieferumfang des Ladegeräts gehören ein Netzteil, ein Ladekabel zum Anschluss im Pkw sowie vier auswechselbare Primäradapter, die den Einsatz auf allen Kontinenten sicherstellen. Bis zu vier AA-Mignon-Batterien oder AAA-Micro-Akkus können gleichzeitig aufgeladen werden. Info: Compit GmbH, Graf-Zeppelin-Ring 17, 48346 Ostbevern, Tel. (02532) 962240, Fax (02532)9622450, Internet www.compit.biz.

MÄRKLIN ▸ *Henschel-Wegmann-Zug in H0 und Z*



Gleich in zwei Nenngrößen schickt Märklin den legendären Henschel-Wegmann-Zug auf die Modellbahnreise zu den Insider-Mitgliedern: Bei der H0-Garnitur verfügt die Schnellfahrlok 61001 über den C-Sinus-Hochleistungsantrieb mit Digitaldecoder und Geräuschgenerator, bewältigt trotz geschlossener Seitenverkleidung auch den 360-mm-Radius; bei der Z-Zugpackung wird die Lok wie das H0-Modell auf allen drei Kuppelachsen angetrieben. Als fahrfähige Heizlokomotive rollt die DB-Tenderlok der Baureihe 75 mit MFX-Decoder unter die mitgelieferte H0-Gitterbrücke mit Kamin. In dieselbe Epoche III gehört der Tragwagen Okmm38 mit drei Kohlekübeln, der als Zweier-Set mit unterschiedlichen Betriebsnummern lieferbar ist. Unter dem Motto „Papa, komm Spielen!" geht Märklin kurz vor Weihnachten neue Verkaufswege. Die H0-Startpackung wird bei einem Discounter angeboten, die Ergänzungspackung gibt´s beim Fachhändler. Bereit zum Start auf der Königsspur ist die Epoche-IV-Version der Baureihe V60. Die schwere Rangierdiesellok ist als 261834-6 beschriftet.

LEMACO ▸ *TEE-Triebwagen der FS in H0*



Als Midiolanum (Art.-Nr. H0-114/1) kam der italienische Zweiteiler TEE 442-448 bis nach München. Das mit Innenbeleuchtung ausgestattete Messing-H0-Modell wird durch zwei Escap-Motoren angetrieben. Info: Lemaco, Case Postale, CH-1024 Ecublens.

BREKINA
Borgward-Lkw in H0

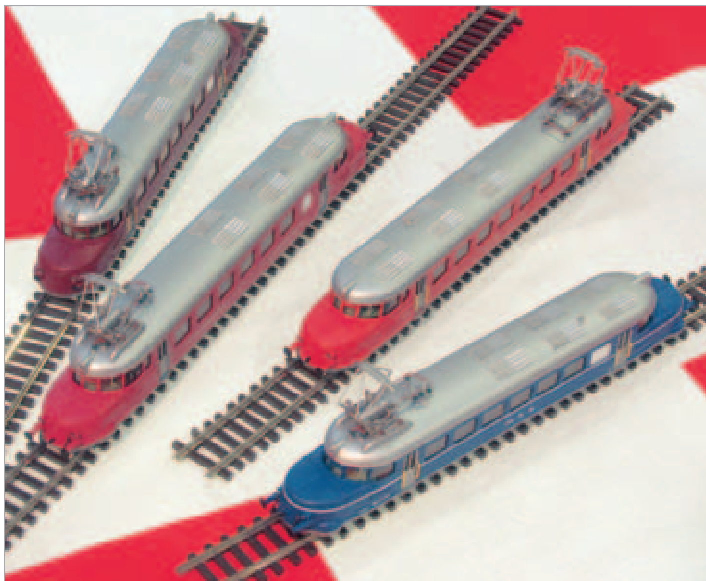


Dass Borgward neben Pkw und Transportern auch Lkw gebaut hat, ist wenig bekannt. Von Brekina rollt nun der B 655 als H0-Modell an.

BRAWA
Nahverkehrs-ICE in N

Als 643 046-6 startet der Talent der DB AG, wegen seines Kopfprofils auch als Nahverkehrs-ICE bezeichnet, auf N-Gleisen durch.

FULGUREX ▸ *Rote Pfeile in N und Spur I*



Auch wenn die Elektro-Triebwagen des Typs CLe 2/4 (später Rae 2/4) keineswegs alle rot lackiert waren, wie das Foto zeigt, so waren die SBB-Fahrzeuge doch landläufig als „Rote Pfeile" bekannt. In 1:160 fertigt Fulgurex die Pfeile in mehreren Ausführungen der Epochen II bis IV. Unter anderen kommt wie auch in Spur I die blaue Ausführung der Oensingen-Balsthal-Bahn zur Auslieferung. Selbstverständlich werden alle Modelle aus Metall gefertigt. Info: Fulgurex (N.G.) Sarl., Chemin du Repoisoir 16, CH-1007 Lausanne, Tel. (0041)21601459293, E-Mail: fulgurex.sa@bluewin.ch.

A.C.M.E. ▸ *Diesellok D361 1001 der FS in H0*



Das 1961 von Fiat gebaute zweimotorige Einzelstück leistete 1764 kW und war 150 km/h schnell. Die lange Zeit stärkste italienische Diesellok wurde 1977 abgestellt und soll wieder aufgearbeitet werden. Der Mittelmotor des A.C.M.E.-Modells wirkt auf die Achsen beider Drehgestelle. Info: A.C.M.E., Via Oristano 17, I-20128 Milano, Fax (0039)02744044, E-Mail: infoacme@tin.it.

LENZ
Blockstrecken- und Bremsmodul

Für DCC-Anlagen bieten die Gießener das Blockstreckenmodul BM 3 an, das durch Blocksignale gesteuert wird. Die eingebaute ABC-Technik erkennt auch geschobene Züge, wenn ein Stromverbraucher wie beispielsweise eine fahrtrichtungsabhängige Stirnbeleuchtung installiert ist, und stoppt den Zug vor dem Signal. Das Bremsmodul BM 2 ermöglicht Loks, die mit einem Decoder der Silber- oder Gold-Serie ausgestattet sind, auch den Signal-Befehl „Langsamfahrt" auszuführen. Die zulässige Geschwindigkeit wird im Decoder programmiert. Auch BM 2 lässt geschobene Züge an der richtigen Stelle im Bahnhof halten.

Modellbahn Aktuell

ADP ▸ *Opel Olympia Kombi in H0*



Das geschlossene und das offene Cabrio des BMW 335 nehmen die Kombi-Ausführung des Opel Olympia in die Mitte. Die Karosserie des von Opel zwischen 1950 und 1952 gebauten Autos stammte vom Aufbau-Spezialisten Miesen. Die ADP-Modelle bestehen aus Kunststoff.

POLA ▸ *Weihnachtskrippe in 1:22,5*

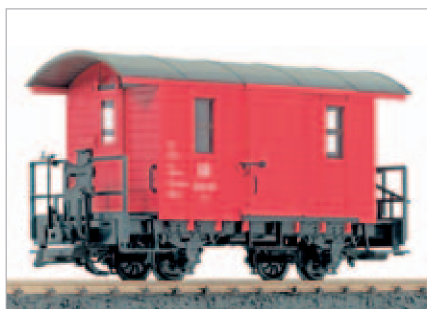
Auch die Gartenbahner wollen natürlich Weihnachten feiern. Weshalb Faller im Pola-Sortiment eine Weihnachtskrippe mit Heiliger Familie inklusive Engel, Ochse und Esel sowie den Heiligen Drei Königen samt Kamel, einem Hirten und zwei Schafen im Maßstab 1:22,5 realisiert hat.

REVELL ▸ *Weihnachtstrubel in der N-City*

Als Spieldiorama, der Baugröße N angenähert, ist der diesjährige Adventskalender konzipiert. Stadtkulisse, einfache Karton-Hausbausätze und ein Weihnachtsbaum mit elektronischen Lichteffekten bilden die Bühne für Autos, Figuren, Verkehrsschilder und eine Ampel, die sämtlich hinter den Kalendertürchen verborgen sind. Im Maßstab 1:24 glänzt der Bausatz eines amerikanischen Tank Trailers mit Zweikammertank.

LGB ▸ *Fakultativwagen in IIm*

Viele Bahnen besaßen sogenannte Fakultativwagen, die je nach Bedarf zum Transport von Gütern oder Personen eingesetzt werden konnten. Der einem vom DEV in Bruchhausen-Vilsen restaurierten Original nachgebildete Wagen (Bild) ist mit austauschbarer Inneneinrichtung ausgestattet. An erwachsene (Wieder-)Einsteiger wendet sich LGB mit dem Spreewaldbahn-Startset mit der 1'C-Dampflok „Spreewald", zwei Personenwagen, einem großen Gleisoval und einem Trafo.



SIGNALMEISTER ▸ *Moderne GTW 2/6 für H0*



Während der GTW 2/6 der Linzer Lokalbahn bereits ausgeliefert wird, waren von den Triebwagen der Usedomer Bäderbahn (UBB, re.) und der Euro-Thurbo (li.) auf der Modellbau Bodensee vielversprechende Handmuster zu sehen. Wie beim Vorbild ist der Antrieb im mittleren Drehgestellblock untergebracht. Die neuen Varianten sollen ab 2006 zu beziehen sein. Info: Signalmeister Modellbau, Anton-Lehmann-Gasse 15, A-8042 Graz, Tel./Fax (0043 316) 465803, www.signalmeister.at.

MICRO-METAKIT ▸ *55.60 der DRG in H0*

Die Mallet-Schlepptenderlokomotive der sächsischen Baureihe IV erscheint in vier Länderbahn- und zwei DRG-Ausführungen (Bild) sowie als # 4761 der Französischen Ostbahn. Wie bei Micro-Metakit üblich weisen die aus feinstem Metall gefertigten H0-Maschinen die korrekten Details für die jeweilige Epoche auf.



PIKO ▸ *Dreiwege-Weiche in H0*

Das A-Gleissortiment komplettiert die Dreiwege-Weiche. Für die Mittelweserbahn (MWB) ist der jüngste Hobby-Taurus unterwegs, dessen H0-Wechselstromversion mit einem Digitaldecoder ausgerüstet ist. Gleiches gilt auch für die Railion-189. Der Traglastenwagen zweiter Klasse Bdtr aus der DR-Epoche III erscheint dagegen in der neuerdings als „Piko Classic" bezeichneten Normal-Edition.

TRIX ▸ *DRG-Schneeschleuder und DB-Akku-Köf in H0*



Passend zur Jahreszeit sorgt das digitale Funktionsmodell der Dampf-Schneeschleuder (links) für freie H0-Gleise. Eine Formneuheit bei Trix ist die Akku-Köf (rechts) nach Vorbild der DB-Baureihe Ks. Das H0-Modell hat LED-Spitzen- und Schlusssignal, einen fünfpoligen Motor mit Schwungmasse und ist mit einem DCC und Selectrix verstehenden Decoder ausgerüstet. Der Hector, die ÖBB-Mehrzweck-Diesellok der Baureihe 2070, gefertigt in 1:87 in einer Einmalserie, weist eine achtpolige Schnittstelle nach NEM auf. Einen Intercity der Niederländischen Staatsbahnen (NS) bilden die N-Schnellzugwagen erster Klasse, A1, zweiter Klasse, B1, und zweiter Klasse mit Küche und Gepäckabteil, BKD. Mit, abweichend von der Neuheitenprospektabbildung, blauem RSB-Logistic-Schriftzug rollt das Fals-Zweierset der KVG auf die N-Gleise. Das preußische N-Güterwagenset besteht aus einem Bierwagen der Berliner Actien-Brauerei Friedrichshöhe und einem Klappdeckelwagen Km.

LITTKE ▸ *Henschel-Muldenkipper HS26 in N*

Dem Magirus folgt der Henschel-Muldenkipper HS 26 (links) auf dem Fuße: Das N-Modell mit kippbarer Mulde ist ebenso rollfähig wie der Magirus-Eckhauber (rechts) als Feuerwehrgerätewagen. Info: Littke-N-Modelle, Thomas Littke, In der Steige 37, 71397 Leutenbach, Fax (07195)580153, E-Mail: Littkenmodelle@aol.com.



HARTMANN-ORIGINAL ▸ *Beschriftungen*



Die Firma Hartmann-Original (HaO) hat sich auf die Herstellung von Modellbeschriftungen, insbesondere Nasschiebebildern, in fast allen Nenngrößen spezialisiert. Die Fertigung der Beschriftung erfolgt vorwiegend nach Kundenwunsch. Daneben umfasst das Sortiment auch Straßen- und Verkehrsschilder, Werbeplakate, Signaltafeln und weiteres. Info: Tel./Fax (0351) 4125142, www.hartmann-original.de, HartmannOriginal@aol.com.

SCHUCO ▸ *Ford Mustang als Cabrio in 0*

Aus der preiswerten Junior Line ist für Spur-Nuller, die gleichzeitig US-Fans sind, der Ford Mustang in der Cabrio-Ausführung (Bild) ein ebenso interessantes wie formschönes Modell. Letzteres gilt auch für den in der Edition 1:43 aufgelegten Kässbohrer-Setra-Bus S6 (Bild) mit Panoramadach, gefülltem Gepäckträger, Fahrer und zwei Mitreisenden.



WIKING ▸ *Rosenbauer-Tunnellüfter in H0*

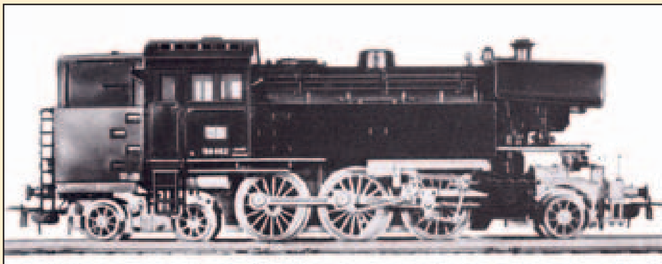


Der Tunnellüfter 2500 (2. v. r.) nach österreichischem Rosenbauer-Vorbild ist eine brandaktuelle Neukonstruktion, die bei keinem H0-Autotunnel fehlen sollte. Der Anhänger ergänzt das Tunnellöschfahrzeug der Berliner. Schwertransporte der 50er-Jahre leben auf mit dem Krupp Titan als Schwerlastpritsche und der 87-fachen Verkleinerung des Scheuerle-Tiefladers. In dieselbe Zeit gehört der Magirus Mercur, der zur H0-Premiere in der damaligen Ulmer Werksgestaltung (2. v. l.) auftritt. Die aktuelle Pkw-Flotte verstärken der neue Polo (li.) in Tossablaumetallic und der aktuelle Passat von VW (re.). In der Baugröße N rollen Farbvarianten des Mercedes-Benz A160, Porsche Boxster und New Beetle an.

Modellbahn Aktuell

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 34 JAHREN: BR 66 von Piko in H0



● Vom DDR-Hersteller Piko wurde die BR 66 zur Herbstmesse 1971 präsentiert und im MODELLEISENBAHNER 3/1972 vorgestellt. Für seine Zeit war das Modell sehr gut detailliert und wartete mit konstruktiven Neuerungen auf. Piko baute einen Flachmotor ein, der mittels Kronrad auf die Stirnräder wirkte und den Führerhausblick fei ließ. Die Kunststoffzahnräder senkten das Fahrgeräusch des Modells. Die 66 wurde auch auf die Erwirtschaftung von Devisen hin entwickelt, und Modellbahnfreunde der BRD nahmen sie dankbar an. Doch das DDR-Publikum wartete damals eher auf eine 01 oder die P 8 und wunderte sich ob des in nur zwei Vorbild-Exemplaren gebauten Exoten.

FULGUREX

Kleinserie im Soll

● Die Kaufzurückhaltung der Modellbahner beutelt so manchen Großserienhersteller. Zur Lage beim Schweizer Kleinserienhersteller Fulgurex äußern sich die Geschäftsführer Daniel Ingold und Marcel Hufschmid.

MEB: Wie stellt sich die wirtschaftliche Situation für Kleinserienhersteller dar?

D. Ingold, M. Hufschmid: Einen Einbruch wie im Großserienmarkt verspüren wir nicht. Allgemein scheint es so zu sein, dass sich teure und billige Produkte am besten verkaufen, denn die Reichen bleiben zumeist wohlhabend, aber viele Angehörige der Mittelschicht rutschen nach unten ab. Außerdem ist es ein Unterschied, ob ein Großserienhersteller pro Monat 500 Loks produziert und verkaufen muss, oder Fulgurex zehn bereits vorbestellte Triebfahrzeuge ausliefert. Unsere Kunden sparen zumeist speziell für einzelne hochwertige Modelle.



Foto: Frickel

Die beiden Fulgurex-Geschäftsführer Marcel Hufschmid (li.) und Daniel Ingold blicken zuversichtlich in die Zukunft.

MODELL-HOBBY-SPIEL

Leipzig kommt!



Foto: Bösherz

Die sechsjährige Maxi baut hochkonzentriert ein Modellhaus zusammen und widerlegt, dass Modellbahn nur ein Hobby für Jungen ist!

● „Dor ‚Modelleisnbahnor'? Bleib' glei' mol hier!" Der MEB-Redakteur kann nicht sagen, wie oft er angesprochen wurde, erkenntlich übrigens nur an einem mickrigen Presseschildchen. Abseits der Rekorde, die in Leipzig zur zehnten Hobby-Herbstmesse auf dem neuen Gelände zu verzeichnen sind – erstmals über 100 000 Besucher, acht Prozent mehr Aussteller und erstmals eine Dauer von vier Tagen –, hat sich die nun „Modell-Hobby-Spiel" benannte Schau endgültig zur Nummer eins der Publikumsmessen in den neuen Ländern entwickelt. Deren Einzugsbereich ist aber größer: Neben Hessisch und Bayerisch wurde in der Modellbahn-Halle 3 unter anderem Russisch, Tschechisch, Polnisch und Ungarisch gesprochen. Mancher Hersteller nutzte die Messe, um den Stand seiner Neuheiten zu präsentieren; einige können wir in diesem Heft vorstellen (Siehe Test, Probefahrt und Unter der Lupe). Und die Hersteller sind begeistert vom Leipziger Publikum! Gerda Schwab etwa (Liliput-Bachmann) sprach von einer „tollen Stimmung", die ihr ins Gesicht geschrieben stand. Neben dem Schwerpunkt TT beeindruckte den MEB-Redakteur vor allem das von der Sächsischen Modelleisenbahner-Vereinigung (SMV) gemeinsam mit dem Bund Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF) durchgeführte „Junior College Europe" (JCE), in dem an mehreren Stationen Fähigkeiten und Fertigkeiten erprobt werden konnten. Modellbahnfirmen stellten Preise für die besten Leistungen zur Verfügung. Neun von zehn Besuchern wollen im nächsten Jahr wiederkommen, teilte die Messegesellschaft im Nachgang mit. Sie dürften viele Hobbyfreunde mit ihren Eindrücken angesteckt haben! *hb*



Foto: Altmann

Die Messehalle 3 war Heimstatt für Modellbahnaussteller und Anziehungspunkt für Gäste aus aller Welt.

HEICO
RMM-Übernahme

● Zum 1. Oktober 2005 hat Heico-Modell die Firma Reinhard Merlau Modellbau eK (RMM) übernommen. RMM, Spezialist für Feuerwehr-Modellfahrzeuge, wird als Marke weiterbestehen: „Ein großer Teil der Modellpalette aus dem RMM-Programm wird von uns weitergeführt“, bestätigte Heico-Geschäftsführer Knut Heilmann. Die Vertriebsaktivitäten, insbesondere die Belieferung des Fachhandels, würden, so Heilmann, damit für RMM-Produkte deutlich verbessert. Außerdem erhalte Merlau, in dessen Hand auch künftig die Modellauswahl und deren Gestaltung verbleibe, mehr Freiräume für die Planung und Umsetzung von Modellprojekten: „Selbstverständlich wird es auch in Zukunft Neuheiten innerhalb der Produktlinie geben“, betonte Heilmann.

ESU UND HAG
HAG-Modelle im Vertrieb von ESU

● Zukünftig finden sich die bewährten Lok-Pilot-Decoder in allen Wechselstrommodellen des Schweizer Traditionsherstellers HAG. Außerdem gaben die beiden Hersteller bekannt, dass HAG-Modelle in Deutschland zukünftig über ESU vertrieben werden.

PIKO
Benefiz-Wagen

● Piko legt einen gedeckten Güterwagen auf, der unter anderem das Motiv des Adler-Nachbaus zeigt. Der Wagen ist für 25 Euro erhältlich, 5 Euro gehen als Spende an das DB-Museum Nürnberg. Die Firma hofft, gemeinsam mit den Fachhändlern und vielen Modellbahnfreunden einen wichtigen Beitrag leisten zu können, um die Aufarbeitung der Schäden zu unterstützen.



Foto: Piko

Der Wagen erinnert an den Brand in Nürnberg-Gostenhof.

MÄRKLIN
Thomas und seine Freunde

● Nach Harry Potter hat die Firma Märklin einen neuen Sympathieträger für Produkte aus Göppingen entdeckt: „Thomas the Tank Engine“, hierzulande durch die Sendungen von RTL 2 einem breiten Publikum als Thomas und seine Freunde bekannt, erobert die C-Gleise. Der legendäre Dampfzug von der Insel Sodor, ersonnen anno 1942 von Wilbert Awdry, wird in einer H0-Startpackung präsentiert. Sie enthält neben Thomas und C-Gleisen auch die Personenwagen Annie und Clarabel sowie den Kesselwagen Sodor Fuel. Die digitalisierte Lokomotive mit dem freundlichen Gesicht soll den Nachwuchs gezielt an die Modelleisenbahn heranführen.

FRIEDRICHSHAFEN
Modellbau Bodensee

● Die Messe Modellbau Bodensee öffnete vom 18. bis 20. November 2005 in Friedrichshafen zum vierten Mal ihre Pforten. Dass mit 32 000 so viele Besucher wie nie zuvor durch die Hallen strömten, mag auch auf die terminliche Trennung von der Modellbau Süd in Stuttgart zurückzuführen sein. Dass die Hallen trotzdem nicht überlaufen waren, erwies sich als überaus familienfreundlich. Als vielseitig interessierte Menschen begutachteten die Modellbahner nicht nur die zehn Anlagen in sechs Spurweiten, sondern schauten sich auch bei den Schiffs-, Auto- und Flugmodellbauern um, die mit zum Teil spektakulären Vorführungen lockten. Die nächste Modellbau Bodensee vom 24. bis 26. November 2006 sollten sich Technikfans schon jetzt in den Terminkalender eintragen.



Foto: Frickel

Bei den zahlreichen Anlagen auf der Modellbau Bodensee lohnte es sich, etwas genauer hinzusehen.

MESSE-KALENDER

07.–08. JANUAR 2006:
Emsland Modellbau, Lingen, Emslandhallen.

14.–15. JANUAR 2006:
Modell & Hobby, Kassel, Messehallen.

02.–07. FEBRUAR 2006:
Internationale Spielwarenmesse, Nürnberg.

17.–19. FEBRUAR 2006:
Erlebnis Modellbahn, Dresden, Messe.

09.–12. MÄRZ 2006:
Faszination Modellbau, Sinsheim.

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,80
Jahres-Abonnement Inland:
€ 44,40
Schweiz: sFr 85,70
EU-Länder: € 55,60
Andere europ. Länder: € 62,60
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711 - 0
Fax 040/23711 - 215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422


Foto: Wolfgang Goy; Slg. Tietze

GELUNGENER FREQUENZ-WECHSEL

Robust und unverwüstlich: Mit der Baureihe 181.2 begann der erfolgreiche Einsatz der Zweifrequenz-Lokomotiven zwischen Deutschland und Frankreich.

Das Februar-Heft erscheint am **18. Januar** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

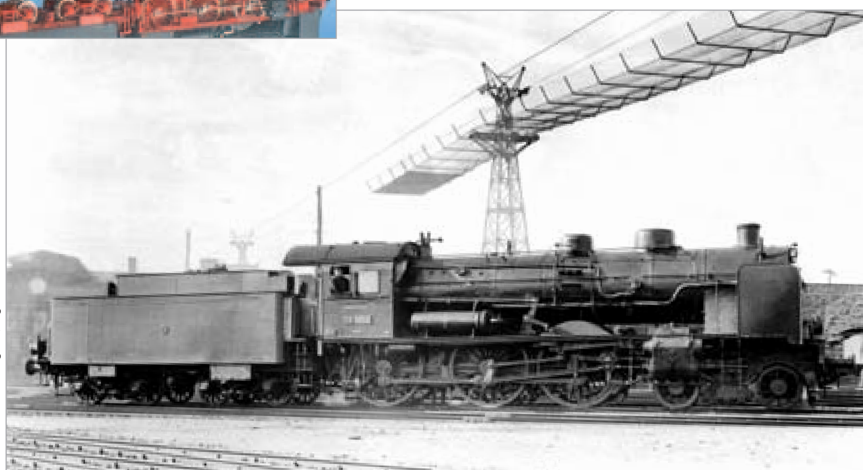

Foto: Frickel

SEGMENT-INSZENIERUNGEN

Hafen, Sägewerk oder Schmalspur: Blickfänge bietet die Holzwinkler 1:87-Anlage zuhauf.

Foto: Chocholaty




Foto: Bellingrodt; Slg. Schulz

MAEDEL UND MODELL

Die S 10.1, erklärte Lieblingslok des Eisenbahnnarren Karl-Ernst Maedel, ist eines der letzten Modelle der Schweizer Lokschmiede Lemaco.


Foto: Dittmann

VOM BW-BIOTOP ZUM BAHNPARK?

Das Ex-Bw Wustermark Rbf liegt im Dornröschenschlaf. Der Prinz wird noch gesucht.


Foto: Armin Schmutz

AUFKLÄRUNG FÜR JUGENDLICHE

Seit 60 Jahren bemüht sich die SBB um die Sicherheit, auch mit einem Schulzug.

Außerdem

Standfest

In der Serie Opplingen in Stücken befasst sich Ralf Reinmuth mit Trassen- und anderen Holzbrettern.

Remise mit Turm

Den Havelberger Lokschuppen mit typischem Wasserturm setzt Markus Tiedtke in Szene.

Post-Diesel

Dinglers H0-Modell der O&K-Diesellok, eingesetzt bei der Bundespost, stellt sich dem Test.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.